

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ФАКУЛЬТЕТ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН
Кафедра міжнародного права та порівняльного правознавства

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ
Завідувач кафедри
_____ Т. Р. Короткий
« ____ » _____ 2021 р.

ДИПЛОМНА РОБОТА
ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ
«БАКАЛАВР»
спеціальності 293 «Міжнародне право»

**Тема: ВПЛИВ ПАНДЕМІЇ COVID-19 НА МІЖНАРОДНІ СТАНДАРТИ
У СФЕРІ ТРАНСПОРТУ**

Виконавець: Харченко Анна Іванівна

Науковий керівник: канд. іст. наук, доцент Широкова-Мурараш Ольга
Геннадіївна

Нормоконтролер: викладач Головатенко Марина Юріївна

Київ, 2021

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ.....	3
ВСТУП.....	4
РОЗДІЛ 1. ІСТОРІЯ ТА ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА МІЖНАРОДНИХ САНІТАРНО-ЕПІДЕМІОЛОГІЧНИХ СТАНДАРТІВ У СФЕРІ ТРАНСПОРТУ	
1.1. Система регулювання та значення міжнародних санітарно- епідеміологічних стандартів у транспортній галузі.....	9
1.2. Передумови впливу пандемії COVID-19 на зміни міжнародних стандартів у сфері транспорту.....	17
РОЗДІЛ 2. ВПЛИВ ПАНДЕМІЇ COVID-19 НА РОЗВИТОК МІЖНАРОДНИХ СТАНДАРТІВ У СФЕРІ ТРАНСПОРТУ	
2.1. Вплив пандемії COVID-19 на розвиток міжнародних стандартів у сфері повітряного транспорту.....	25
2.2. Вплив пандемії COVID-19 на розвиток міжнародних стандартів у сфері морського транспорту.....	34
2.3. Вплив пандемії COVID-19 на розвиток міжнародних стандартів у сфері автомобільного транспорту.....	41
РОЗДІЛ 3. ЗАСТОСУВАННЯ МІЖНАРОДНИХ МЕДИКО- САНІТАРНИХ ПРАВИЛ У ПЕРІОД ПАНДЕМІЇ.....	48
ВИСНОВКИ.....	60
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	65

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

ВМО – Всесвітня митна організація

ВООЗ – Всесвітня організація охорони здоров'я

ГА ООН – Генеральна Асамблея Організації Об'єднаних Націй

ЄЕК ООН – Європейська економічна комісія Організації Об'єднаних Націй

ЄС – Європейський Союз

ММСП – Міжнародні медико-санітарні правила

МОМ – Міжнародна організація з міграції

МОП – Міжнародна організація праці

МСАТ – Міжнародний союз автомобільного транспорту

САРСКА – Механізм співробітництва щодо запобігання поширенню інфекційних хвороб повітряним транспортом

САРТ – Робоча група з питань авіаційного відновлення

ІАТА – Міжнародна асоціація повітряного транспорту

ІКАО – Міжнародна організація цивільної авіації

САРПС – Стандарти та Рекомендована практика ІКАО

ВСТУП

Актуальність обраної теми дослідження полягає в тому, що пандемія COVID-19 вплинула на більшість сфер міжнародного співіснування і призвела до зупинки діяльності багатьох галузей. Це спричинило встановлення обмежень на пересування та введення заборон щодо перетину кордонів держав. Внаслідок таких обмежень транспортний сектор, особливо в сфері повітряного, морського та автомобільного транспорту зазнав серйозних змін. Разом із оголошенням надзвичайної ситуації міжнародного рівня 30 січня 2020 р. Генеральний директор ВООЗ заявив, що «немає підстав для заходів, які без потреби перешкоджають міжнародним перевезенням та торгівлі» [1]. Однак, такі заходи поступово вводилися в світлі нових викликів та загроз, спричинених пандемією COVID-19, що вимагало негайного реагування та удосконалення стандартів, які регулюють безпеку здійснення міжнародних перевезень.

Створення та удосконалення міжнародних стандартів у сфері транспорту під впливом пандемії здійснюється на рівні міжнародних організацій. Основна діяльність у боротьбі з хворобою та створенні рекомендацій щодо безпеки здійснення міжнародних подорожей в період пандемії зосереджується в рамках ВООЗ. Серед транспортних організацій слід виділити ІКАО, ІМО, МСАТ, Комітет з внутрішнього транспорту ЄЕК ООН та ін. На рівні зазначених організацій і відбуваються зміни та удосконалення стандартів, рекомендацій і настанов в контексті забезпечення санітарно-епідеміологічної безпеки під впливом пандемії COVID-19.

Основним документом, положення якого спрямовані на попередження поширення інфекційних захворювань, зокрема, під час здійснення міжнародних перевезень є Міжнародні медико-санітарні правила, які в період пандемії продемонстрували свою недостатню ефективність. Керуючись цим, виникла пропозиція перегляду та можливої зміни положень ММСП.

Теоретичну та практичну основу роботи становлять праці зарубіжних та вітчизняних вчених, які досліджували деякі загально-теоретичні та практичні аспекти як сфери міжнародного транспорту загалом, так і особливостей її нормативно-правового регулювання, зокрема, під впливом пандемії COVID-19. Серед зарубіжних вчених, які аналізували вплив пандемії на деякі сфери міжнародного транспорту та удосконалення Міжнародних медико-санітарних правил, слід виділити: Аблякімову Е., Б. фон Тігерштром, Вільсона К., Голані С., Думбію-Генрі К., Нунес Е., Окермана Дж., Фачана Л., Халабі С. та ін.

Серед українських науковців, котрі аналізували як загалом міжнародну транспорту сферу та її юридичне регулювання, так і окремі аспекти впливу пандемії COVID-19 на розвиток міжнародних стандартів у сфері транспорту, слід виділити: Бабіна Б. В., Білляра К. Л., Грабовську Г. М., Жукорську Я. М., Короткого Т. Р., Медведєву М. О., Романішину К., Сергєєва С., Стрілка І. І., Хендель Н. В., Шкляра В. В. та ін.

Зокрема, ними було досліджено такі питання як: нормативно-правова основа регулювання транспортного права та здійснення міжнародних транспортних перевезень; вплив пандемії на розвиток міжнародних стандартів у сфері повітряного, морського та автомобільного транспорту; значення застосування Міжнародних медико-санітарних правил в період пандемії COVID-19 тощо.

Однак, питання впливу пандемії на розвиток міжнародних стандартів у сфері транспорту в даний час є досить малодослідженою темою в науковому полі. Наявність деяких наукових праць зазначених вище науковців сприяє розкриттю певних положень, що стосуються впливу пандемії на зміни міжнародного регулювання в сфері транспорту, проте, необхідно здійснити більш детальне та комплексне дослідження результатів впливу пандемії на розвиток міжнародних стандартів у сфері повітряного, морського та автомобільного транспорту.

Мета і завдання дослідження. Метою роботи є комплексний аналіз впливу пандемії COVID-19 на зміну та розвиток міжнародних стандартів у сфері повітряного, морського та автомобільного транспорту, а також розкриття особливостей застосування Міжнародних медико-санітарних правил в період пандемії.

Поставлена мета зумовила необхідність вирішення наступних завдань:

- дослідити систему регулювання та значення міжнародних санітарно-епідеміологічних стандартів у транспортній галузі;
- визначити основні передумови впливу пандемії на зміни міжнародних стандартів у сфері транспорту;
- проаналізувати вплив пандемії COVID-19 на розвиток міжнародних стандартів у сфері повітряного транспорту;
- охарактеризувати прояви наслідків пандемії COVID-19 на зміни міжнародних стандартів та рекомендацій у сфері морського транспорту;
- визначити вплив пандемії COVID-19 на міжнародні стандарти в сфері автомобільного транспорту;
- проаналізувати значення нормотворчої діяльності міжнародних транспортних організацій під впливом пандемії COVID-19;
- дослідити особливості застосування Міжнародних медико-санітарних правил в період пандемії.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, які виникають при здійсненні міжнародного нормативно-правового регулювання у сфері повітряного, морського та автомобільного транспорту.

Предметом дослідження виступають міжнародні стандарти в сфері повітряного, морського та автомобільного транспорту, а також вплив пандемії COVID-19 на їх розвиток.

Методологічну основу роботи склали філософські, загальнонаукові та спеціальні методи, які у своєму органічному поєднанні сприяли досягненню визначеної мети та поставлених завдань.

Світоглядно-методологічним підґрунтям дослідження послуговував діалектичний загальнонауковий метод, який було застосовано при здійсненні дослідження передумов впливу пандемії на зміни міжнародних стандартів у сфері транспорту та визначенні системи регулювання міжнародних санітарно-епідеміологічних стандартів у транспортній галузі.

Серед загальнонаукових методів, які підлягали застосуванню при написанні роботи, слід виділити: історичний, порівняльний, метод системного аналізу та логічний методи наукового дослідження. Історичний метод використовувався при дослідженні основних передумов впливу пандемії на зміни міжнародних стандартів у сфері транспорту, а також при огляді становлення основних санітарно-епідеміологічних стандартів у даній сфері. За допомогою порівняльного методу проводилося співставлення основних змін у сфері повітряного, морського та автомобільного транспорту під впливом COVID-19. Метод системного аналізу підлягав застосуванню при узагальненні отриманих результатів проведеного дослідження. Логічний метод застосовувався при викладенні основних положень щодо розвитку міжнародних стандартів у транспортній галузі.

Особливого значення при здійсненні дослідження набули спеціально-наукові методи, серед яких: порівняльно-правовий метод та метод тлумачення юридичних норм. Порівняльно-правовий метод застосовувався при визначенні основних змін міжнародно-правового регулювання сфери транспорту та впливу на цей процес COVID-19. Метод тлумачення був використаний для дослідження основних положень Міжнародних медико-санітарних правил 2005 р. та актів нормотворчої діяльності міжнародних транспортних організацій.

Апробація результатів дослідження. Окремі наукові результати дослідження були апробовані та опубліковані у межах наступних науково-практичних конференцій:

– «Impact of the COVID-19 pandemic on international aviation standards» (XXI Міжнародна науково-практична конференція молодих здобувачів вищої

освіти і молодих учених «Політ. Сучасні проблеми науки», 08.04.2020 року, НАУ м. Київ);

– «Пандемія COVID-19 та міжнародні стандарти в сфері морського транспорту: вплив та значення» (Міжнародна науково-практична конференція «Сучасні міжнародні відносини: актуальні проблеми теорії і практики – 2021», 19.04.2021 року, НАУ м. Київ);

– «Вплив пандемії COVID-19 на розвиток міжнародних стандартів у сфері автомобільного транспорту» (Міжнародна науково-практична конференція «Правове регулювання суспільних відносин: перспективні напрями на шляху до сталого розвитку», 14-15 травня 2021 року, м. Київ).

Структура роботи обумовлена її метою, завданнями та предметом дослідження. Дипломна робота складається із переліку умовних скорочень, вступу, трьох розділів, якими охоплюються п'ять підрозділів, висновків та списку використаних джерел (69 найменувань). Загальний обсяг дипломної роботи – 74 сторінки, у тому числі список використаних джерел – 10 сторінок.

РОЗДІЛ 1

ІСТОРИЯ ТА ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА МІЖНАРОДНИХ САНІТАРНО-ЕПІДЕМІОЛОГІЧНИХ СТАНДАРТІВ У СФЕРІ ТРАНСПОРТУ

1.1. Система регулювання та значення міжнародних санітарно- епідеміологічних стандартів у транспортній галузі

Система регулювання міжнародних санітарно-епідеміологічних стандартів у сфері транспорту та контролювання за забезпеченням санітарно-епідеміологічної безпеки є достатньо регламентованою як на універсальному, так і на національному рівнях і вирізняється своєю дієвістю. Така регламентація здійснювалася як шляхом прийняття спеціалізованих документів, що виступають основою регулювання, так і шляхом прийняття окремих положень у міжнародних конвенціях в сфері транспорту, а також актами міжнародних організацій.

Найважливішим документом в контексті санітарно-епідеміологічних стандартів у транспортній галузі є Міжнародні медико-санітарні правила 2005 року (ММСП), що були прийняті Всесвітньою організацією охорони здоров'я (ВООЗ). Мета і сфера застосування ММСП, закріплені у статті 2 даного документу і полягають: «в запобіганні міжнародного поширення хвороб, оберіганні від них, боротьбі з ними і прийнятті відповідних заходів на рівні громадської охорони здоров'я, які співмірні з ризиками для здоров'я населення і обмежені ними і які не створюють зайвих перешкод для міжнародних перевезень і торгівлі» [2]. При прийнятті ММСП держави-учасники ВООЗ зобов'язалися діяти задля створення та удосконалення заходів стосовно епідеміологічного нагляду та відповідного реагування у певних випадках при в'їзді на території держав для запобігання виникнення та розширення кордонів різних хвороб на міжнародному рівні.

Крім прийнятих Міжнародних медико-санітарних правил, важливою при регулюванні санітарно-епідеміологічних стандартів є безпосередня діяльність ВООЗ, результати якої впливають і на регулювання та розвиток стандартів у сфері транспорту. Як зазначає Н. В. Хендель, «одним з міжнародно-правових інструментів боротьби з пандеміями та епідеміями є нормотворча діяльність ВООЗ у сфері співробітництва щодо подолання та профілактики інфекційних захворювань» [3]. Тобто, діяльність ВООЗ відіграє важливу роль і значення для подальшого розвитку та конкретизації відповідних стандартів, які регулюють діяльність міжнародного транспорту. Крім того, Н. В. Хендель вказує, що «правове співробітництво ВООЗ по боротьбі з інфекційними захворюваннями не зводиться тільки до ММСП, окрім них діють ряд резолюцій Організації, в яких містяться положення, що доповнюють окремі статті, розділи і пункти Правил, роз'яснюючи їх зміст та розкриваючи механізм їх імплементації» [3].

Як зауважує М. О. Медведева, «спочатку акти ВООЗ мали рекомендаційний характер, що і зумовлювало відповідне ставлення як до ММСП, так і до виданих в подальшому на їх основі рекомендацій ВООЗ, з боку держав». Однак, говорячи про Міжнародні медико-санітарні правила, М. О. Медведева вказала, що «ММСП є обов'язковими для всіх членів ВООЗ, крім тих, що зроблять застереження протягом зазначеного періоду» [4]. Тобто, діяльність ВООЗ та нормативно-правові акти, що приймаються на основі такої діяльності, мають дуже важливе значення та вплив на розвиток і конкретизацію міжнародних санітарно-епідеміологічних стандартів у сфері транспорту.

Аналізуючи регулювання санітарно-епідеміологічних стандартів у сфері повітряного транспорту та міжнародних повітряних сполучень влучними є слова Г. М. Грабовської, яка зазначила, що «сфера перевезення повітряним транспортом є однією із найпоширеніших» [5]. На мою думку, саме це і сприяє тому, щоб регулювання таких перевезень належно відповідало встановленим стандартам та рекомендаціям.

У Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р., яка є основоположним міжнародним документом в галузі міжнародного повітряного права, аспекту санітарно-епідеміологічної безпеки приділено важливе значення [6]. У статті 14 Конвенції «Запобігання поширенню хвороб» встановлено: «Кожна Договірна держава погоджується вживати ефективних заходів з метою запобігання поширенню шляхом аеронавігації холери, тифу епідемічного, віспи, жовтої пропасниці, чуми і таких інших інфекційних хвороб, що час від часу визначаються Договірними державами і з цією метою Договірні держави будуть підтримувати безпосередні консультації з установами, які відають питаннями міжнародного регулювання в галузі санітарних заходів, що застосовуються до повітряних суден. Такі консультації здійснюються без шкоди для застосування будь-якої чинної з цього питання міжнародної конвенції, учасниками якої можуть бути Договірні держави» [7].

Незважаючи на те, що в даній статті наведені деякі хвороби, які є викоріненими, Т. Р. Короткий та Н. В. Хендель вказують, що «положення даної статті є вкрай важливими в епоху епідеміологічної нестабільності, так як зобов'язують держав прийняти ефективних заходів з метою запобігання поширенню шляхом аеронавігації інших інфекційних хвороб, які не перелічені у статті, у тому числі поширенню коронавірусу» [6]. Окрім того, ряд стандартів, правил та рекомендацій, що стосуються заходів, які мають важливе значення для регулювання санітарно-епідеміологічних питань в сфері повітряного транспорту містяться в Додатку 6 «Експлуатація повітряних суден», Додатку 9 «Спрощення формальностей», Додатку 11 «Обслуговування повітряного руху», том I «Проектування і експлуатація аеродромів» Додатку 14 «Аеродроми» до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію і «Правила аеронавігаційного обслуговування. Організація повітряного руху» (Doc 4444) [6]. Із наведених додатків, важливим є Додаток 9 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, адже він взаємопов'язаний з положеннями Міжнародних медико-санітарних правил. Також, варто зазначити, що загальні положення Конвенції 1944 р. конкретизуються спільно розробленими Міжнародною

організацією цивільної авіації (ІКАО) та ВООЗ настановами та рекомендаціями [8, с. 31].

Важливе місце в системі регулювання стандартів у сфері повітряного транспорту займає діяльність ІКАО, а також її співпраця в створенні вимог та необхідних матеріалів для боротьби з інфекційними хворобами з ВООЗ та іншими міжнародними організаціями [6]. Крім того, ІКАО співпрацює з неурядовими міжнародними транспортними організаціями, серед яких Міжнародна асоціація повітряного транспорту (ІАТА), Міжнародна асоціація цивільних аеропортів (ІКАА) тощо [9, с. 42].

Дуже важливою у регулюванні санітарно-епідеміологічних стандартів є нормотворча діяльність ІКАО. Серед документів, які були прийняті на рівні організації є: «Медико-санітарна частина Генеральної декларації повітряного судна», яку зазначено в додатках до ММСП; рекомендації по виявленню хворих в аеропортах, які прийняли спільно Секція авіаційної медицини ІКАО, Міжнародна асоціація повітряного транспорту та ВООЗ; «Інструктивні матеріали для держав з контролю за інфекційними хворобами, що створюють серйозний ризик для здоров'я населення» від 2006 р., в Додатку 13 міститься «Форма надання інформації про місце знаходження пасажирів з метою охорони здоров'я». Крім того, ІКАО було розроблено Механізм співробітництва щодо запобігання поширенню інфекційних хвороб повітряним транспортом (CAPSCA). Заклик ІКАО до держав щодо приєднання до даного механізму та співпраці міститься в Резолюції А37-13 «Запобігання розповсюдженню інфекційних хвороб повітряним транспортом» [6]. Тобто, система регулювання міжнародних санітарно-епідеміологічних стандартів у сфері авіації є досить змістовно регламентованою, дієвою та ефективною, подальший її розвиток під впливом різних явищ тільки зміцнює юридичну силу такого регулювання.

Що стосується міжнародних стандартів у сфері морського транспорту, то система контролю за забезпеченням санітарно-епідеміологічної безпеки в галузі судноплавства, в першу чергу, базується на деяких положеннях

Конвенції ООН з морського права 1982 р. Це відображається положеннями щодо юрисдикції прибережної держави, а саме в контексті територіального моря, прилеглої зони та виключної економічної зони, що зазначається в Частині II та Частині V Конвенції [10].

Прибережна держава та держава порту наділені, відповідно до положень Конвенції, «правом вимоги щодо дотримання санітарно-епідеміологічного режиму, контролювання його дотримання та застосування заходів, спрямованих на виконання цього режиму». В прилеглий зоні Конвенцією регламентується контроль щодо «запобігання порушень санітарних норм, включаючи й внутрішні води та територіальне море». Не зважаючи на те, що «ця зона поширюється за кордон морської території держави, остання має право застосовувати контроль, який необхідний для попередження порушень митних, фіскальних, імміграційних та санітарних законів і правил у межах її території або територіального моря та для покарання за порушення таких норм». Що стосується територіального моря, то «прибережна держава може ухвалювати закони і правила щодо мирного проходу задля запобігання порушення різних правил, в тому числі й санітарних. Недотримання таких норм може призвести до визнання проходу не мирним і застосування відповідних заходів щодо недопущення проходу. Що ж до заходу в порт, то в цьому разі діє дозвільний порядок і застосовується повністю законодавство держави порту» [8, с. 30]. Крім того, в контексті виключної економічної зони, деякі норми регламентуються у статті 60 Конвенції, де зазначено, що «прибережна держава має виключну юрисдикцію над штучними островами, установками і спорудами, в тому числі юрисдикцію щодо санітарних законів і правил, а також законів щодо безпеки» [10].

Як зазначає Т. Р. Короткий, «серед спеціальних міжнародних конвенцій слід також відмітити МАРПОЛ 73/78, в якій містяться певні механізми та вимоги контролю стосовно установок і поведінки із стічними водами, що є важливим для недопущення поширення інфекційних хвороб стічними водами» [8, с. 30]. Міжнародними документами, які мають значення і можуть

містити певні санітарні норми є: Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р.; Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 р.; Міжнародна конвенція про контроль суднових баластних вод й осадів та управління ними 2004 р.; Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 р.; резолюція А. 1119 (30) Процедури контролю суден державою порту 2017 р. тощо [11].

Важливе значення у системі регулювання міжнародних санітарно-епідеміологічних стандартів у сфері морського права має Міжнародна морська організація (ІМО), яка є спеціалізованою установою ООН. Серед основоположних напрямів діяльності організації є «сприяння і полегшення щодо прийняття нових універсальних стандартів, що стосуються безпеки на морі, ефективності судноплавства та захисту морського середовища». Важливе значення щодо безпеки судноплавної діяльності має нормотворча діяльність ІМО. Як зазначає К. Л. Білляр: «вплив, що його здійснюють інструменти, прийняті в рамках Організації, на міжнародно-правові умови діяльності судноплавства є незаперечним і значним» [12, с. 289]. Через прийняття резолюцій ІМО створюються документи різного характеру, серед яких – правила, керівні принципи, вказівки, кодекси, процедури та рекомендації [12, с. 290]. Тобто, нормотворча діяльність ІМО має досить важливе значення не лише для санітарно-епідеміологічної безпеки в цілому, на основі вже прийнятих документів, а й через компетенцію щодо можливості подальшого прийняття та оновлення відповідних стандартів.

Крім того, нормотворча діяльність ІМО простежується і в контексті співробітництва з іншими спеціалізованими установами, які мають компетенцію щодо встановлення санітарно-епідеміологічних стандартів. Зокрема, таке співробітництво відбувається з ВООЗ, яке проходить через прийняття спільних заяв та рекомендацій. Із нещодавніх документів, що були прийняті в контексті пандемії є «Спільна заява про медичні посвідчення моряків, санітарні сертифікати суден та медичну допомогу морякам у контексті пандемії COVID-19» від 22 квітня 2020 р. [13]. Тобто, нормативно-

правової бази та механізмів у регулюванні санітарно-епідеміологічної безпеки в сфері морського права більш ніж достатньо. Крім того, таке регулювання та нормативне забезпечення постійно оновлюється та удосконалюється при виникненні нових загроз і викликів.

Система регулювання санітарно-епідеміологічних стандартів у сфері автомобільного транспорту є, в даний час, не настільки детально регламентованою, як сфера повітряного та морського транспорту. Однак, на міжнародному рівні прийняті деякі конвенції, що можуть містити положення і стосовно санітарно-епідеміологічних питань. Ключовим документом регіонального значення в цьому сенсі є Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу 1973 р. та Протокол до неї 1978 р. [9, с. 73]. Деякі положення містяться також в Конвенції про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу 1997 р. [9, с. 78]. В даній конвенції регламентуються основні положення щодо автомобільних перевезень пасажирів та їх багажу. Важливими нормами, які мають значення і в санітарно-епідеміологічній безпеці є положення щодо «права на обмеження або припинення міжнародних перевезень на території своєї держави у разі епідемії, стихійного лиха або обставин непереборної сили (форс-мажор)». Крім того, вагомим є положення щодо можливості водія автомобільного транспорту «не допустити до поїздки або висадки на найближчій зупинці пасажира, який порушує договір перевезення, або внаслідок своєї поведінки, хвороби та інших причин, що становлять небезпеку для оточуючих пасажирів» [14]. Крім того, важливі положення містяться у Митній конвенції про міжнародні перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП 1975 р. (Конвенція МДП) [15].

У сфері автомобільного транспорту, на жаль, поки не було утворено спеціалізованої установи ООН, проте, відповідні повноваження покладаються на регіональні комісії ООН. У межах Європи такою виступає Європейська економічна комісія ООН (ЄЕК ООН), яка є структурою Економічної і соціальної ради ООН (ЕКОСОР ООН). Серед основних напрямків роботи

Комісії виступає сфера транспорту. До складу ЄЕК входить Комітет з внутрішнього транспорту, в межах якого діє група з автомобільного транспорту (SC1) [9, с. 42-43]. Також, слід відмітити діяльність Міжнародного союзу автомобільного транспорту (МСАТ), що є міжнародною неурядовою організацією, яка представляє інтереси та об'єднує національні спілки та організації в сфері транспорту [9, с. 46]. Діяльність МСАТ є важливою для сфери автомобільного транспорту і документи, які видаються організацією можуть мати також значення для забезпечення санітарно-епідеміологічної безпеки в сфері автомобільного транспорту та автомобільних перевезень.

Отже, система регулювання міжнародних санітарно-епідеміологічних стандартів у сфері міжнародного транспорту є досить регламентованою та дієвою. Основу такого регулювання становлять Міжнародні медико-санітарні правила, в яких закладені основні положення щодо безпеки транспортних перевезень. Серед спеціалізованих організацій, повноваження яких зосереджуються в тому числі й на санітарно-епідеміологічній безпеці та стандартизації є ВООЗ, акти якої є дуже важливими для безпеки транспортної галузі.

Аналізуючи систему регулювання міжнародних санітарно-епідеміологічних стандартів окремо на рівні кожної з галузей, серед яких сфери повітряного, морського та автомобільного транспортів, слід зазначити, що на даному рівні регулювання є також цілком достатнім. Це простежується як через прийняття спеціальних конвенцій та інших міжнародних документів, так і через нормотворчу діяльність транспортних організацій. Однак, значно відстає в цьому сенсі сфера автомобільного транспорту, адже в межах даної галузі наразі немає спеціалізованої універсальної установи, яка б регулювала такі питання. Натомість такі функції виконують деякі регіональні комісії в рамках ООН та неурядові міжнародні організації.

Значення наявної системи регулювання міжнародних санітарно-епідеміологічних стандартів у сфері транспорту полягає в тому, що завдяки забезпеченню нормативно-правової бази міжнародні перевезення є

безпечними і з точки зору санітарних норм. Однак, подальший розвиток під впливом пандемії COVID-19 тільки актуалізує та удосконалює роль такого регулювання.

1.2. Передумови впливу пандемії COVID-19 на зміни міжнародних стандартів у сфері транспорту

У нинішньому глобалізованому суспільстві галузь транспорту виступає однією з провідних сфер для міжнародного співтовариства. Обмеження та наслідки, які зумовлені поширенням пандемії COVID-19 і направлені на сповільнення спалахів захворювання зумовлюють створення значних перешкод та викликів для різних сфер міжнародного співіснування і чи не найбільший вплив проявляється при здійсненні міжнародних транспортних сполучень, тобто у сфері міжнародного транспорту [16]. Саме це і сприяє активізації та поштовху для розвитку міжнародних стандартів, що регулюють дану сферу.

Досліджуючи дану тему, слід розпочати безпосередньо з короткого огляду історії становлення основних санітарно-епідеміологічних стандартів у транспортній сфері, а також передумов впливу пандемії на розвиток міжнародних стандартів.

Варто зазначити, що одним із основних джерел стрімкого поширення інфекційних захворювань на великі відстані була і є сфера транспорту. Першим видом транспорту, через який таке поширення здійснювалося, був саме морський транспорт. Як зазначає Т. Р. Короткий, «досить давно було прийнято перші правила, завданням яких було попередження завозу інфекційних хвороб морськими суднами. Наприклад, в XVI столітті у Венеції застосовували сорокаденну обсервацію щодо подорожуючих, екіпажів і пасажирів торгових суден, власне, від цього і виник такий термін як «карантин» (італ. quarantena, від італ. quaranta giorni – сорок днів), що поширилося усім світом і стало звичаєвою нормою. Перші ж міжнародні

санітарні угоди щодо перевезень морським транспортом було прийнято у ХІХ столітті» [8, с. 20]. В даний же час, стрімкість розвитку та поширення інфекційних захворювань відбувається, в першу чергу, через сферу повітряного транспорту та міжнародні повітряні сполучення.

Першим універсальним документом, який містив деякі санітарно-епідеміологічні норми в сфері морського транспорту, був проєкт угоди щодо санітарного нагляду, підписаний у 1852 році. Як зауважує Т. Р. Короткий, «система контролю за забезпеченням санітарно-епідеміологічної безпеки морських суден достатньо якісно розроблена як нормативно, так і інституційно, на міжнародному, та національному рівнях і є досить ефективною». Основоположним документом в цьому контексті стали Міжнародні медико-санітарні правила 2005 року, які були прийняті Всесвітньою Організацією Охорони Здоров'я [8, с. 20].

Міжнародні медико-санітарні правила було прийнято Всесвітньою асамблеєю охорони здоров'я ще в 1969 р., попередниками яких були Міжнародні санітарні правила, що було прийнято Четвертою сесією Всесвітньої асамблеї охорони здоров'я в 1951 р. ММСП 1969 р. були змінені для конкретизації кількості хвороб та боротьби з ними в 1981 р. Керуючись посиленням здійснення міжнародних перевезень, торгівлі та появою нових загроз, спричинених захворюваннями, сорок восьмою сесією Всесвітньої асамблеї охорони здоров'я в 1995 р. було здійснено заклик щодо перегляду ММСП 1969 р. В результаті плідної роботи держав-членів ВООЗ, міжнародних організацій та інших партнерів, Асамблеєю охорони здоров'я в 2003 р. була створена Міжурядова робоча група, завданням якої був розгляд проєкту переглянутого документу та направлення ММСП для розгляду Асамблеєю охорони здоров'я. Сучасні ж ММСП було прийнято 23 травня 2005 р. П'ятдесят восьмою сесією Всесвітньої асамблеї охорони здоров'я, а чинності вони набули 15 червня 2007 р. [17, с. 1]. Оновлені ММСП значно підвищили авторитет та сферу діяльності ВООЗ при боротьбі та вживанні

відповідних заходів проти епідемій та пандемій, а також у попередженні їх поширення шляхом здійснення міжнародних транспортних сполучень.

Керуючись вищезазначеним, інфекційні захворювання можуть розширювати кордони не лише через морський чи повітряний транспорт, адже велика кількість міжнародних пасажирських та вантажних перевезень здійснюється й автомобільним транспортом і основним регулятором у забезпеченні санітарно-епідеміологічної безпеки в цьому разі також виступають Міжнародні медико-санітарні правила 2005 р.

Щодо передумов впливу на зміну та розвиток міжнародних стандартів у сфері транспорту слід розпочати з часу виникнення та становлення COVID-19 як глобальної загрози та виклику для міжнародного співтовариства. Варто зазначити, що основні превентивні заходи, дії та рекомендації щодо боротьби з пандемією з самого початку приймалися та приймаються зараз на рівні ВООЗ. Першим важливим етапом щодо цього стало оголошення «надзвичайної ситуації міжнародного значення в зв'язку зі спалахом коронавірусної інфекції», який на той час отримав тимчасову назву «гостре респіраторне захворювання 2019н-КоВ», що було здійснено на терміновому засіданні, яке було скликано за вимогою Генерального директора ВООЗ, профільним комітетом ВООЗ 30 січня 2020 р. [18]. Однак, незважаючи на локальний характер хвороби на етапі виникнення, держави світу були надзвичайно занепокоєні таким стрімким її розвитком. З часом це захворювання почало розширювати кордони, досить швидко та безпрецедентно і поширення це набрало швидкості, в першу чергу, через повітряні сполучення, тобто в межах сфери повітряного транспорту [6].

Спочатку COVID-19 з'явився в Китаї, однак, протягом чотирьох місяців вірус еволюціонував та швидко поширився в інші країни світу і став глобальною загрозою. Щодо цього, 11 березня 2020 р. ВООЗ врешті-решт зробила оцінку того, що COVID-19 можна охарактеризувати як пандемію [19].

Слід відмітити, що безпосередньо на рівні Організації Об'єднаних Націй (ООН) простежується не настільки продуктивна, як в рамках ВООЗ, але теж

певна діяльність, зумовлена викликами пандемії. Зокрема, в рамках Генеральної Асамблеї (ГА ООН) це відображається шляхом прийняття резолюцій. Перша резолюція щодо боротьби з COVID-19 була прийнята ГА ООН 2 квітня 2020 р., в якій закликала до «глобальної солідарності у боротьбі з коронавірусом», проект даної резолюції було прийнято консенсусом. Як зазначає Я. М. Жукорська, в цьому випадку «Генеральна Асамблея ООН трішки урівноважила діяльність Ради Безпеки ООН, яка виявилася майже неспроможною до прийняття рішень». Протягом пандемії ООН виявилася неспроможною дійти певного взаємоузгодження стосовно сумісної діяльності у надзвичайній ситуації міжнародного рівня. Генеральний секретар щодо цього наголосив на очікуванні вирішення проблеми та застосування певних заходів від Великої двадцятки (G20) [20, с. 445].

25 березня 2020 р. Генеральний директор ВООЗ, Генеральний секретар ООН, заступник генерального секретаря ООН з гуманітарних питань та Директор-виконавець Дитячого фонду ООН (ЮНІСЕФ) представили, прийнятий ООН Глобальний план гуманітарного реагування на пандемію COVID-19 [21]. 26 березня 2020 р. Генеральний директор ВООЗ виступив на надзвичайному саміті G20 щодо COVID-19 із закликом до лідерів держав об'єднувати зусилля та співпрацювати у боротьбі з пандемією. Держави заявили, що «зобов'язані зробити все, що є необхідним для подолання пандемії, разом із ВООЗ», крім того, зазначили, що «будуть зміцнювати системи охорони здоров'я у всьому світі, в тому числі шляхом підтримки повного впровадження Міжнародних медико-санітарних правил 2005 року». Лідерами держав було наголошено на тому, що вони будуть працювати щодо цих питань із усіма зацікавленими сторонами і закликали всі держави, міжнародні організації, приватний сектор, благодійність та фізичних осіб зробити відповідний внесок у цю співпрацю [22].

30 квітня 2020 р. Генеральний директор ВООЗ втретє скликав профільний комітет з надзвичайних ситуацій щодо COVID-19 з розширеним складом, щоб відобразити характер пандемії та необхідність включення

додаткових областей знань, за результатами засідання комітету було опубліковано заяву від 1 травня 2020 р. Було наголошено на подальшій надзвичайній небезпеці й прийнято рекомендації Комітету для ВООЗ, держав-учасниць в якості тимчасових настанов, згідно з ММСП. В даних рекомендаціях вкотре наголошувалося на подальшій співпраці з державами, ООН та іншими партнерами щодо забезпечення подорожей та переміщень, необхідних для реагування на пандемію. Крім того, говорилося про розробку рекомендацій з партнерами щодо поступового повернення до пасажирських поїздок, оновлення рекомендацій щодо відповідних заходів при здійсненні подорожей та аналізу їх впливу на міжнародне поширення COVID-19, включаючи перевірку в'їзду та виїзду, навчання пасажирів щодо належної поведінки під час поїздок тощо [23].

18-19 травня 2020 року відбулася 73-тя Всесвітня асамблея охорони здоров'я, перша в історії, яка відбулася фактично і прийняла знакову резолюцію, якою світ було об'єднано для боротьби з пандемією, за спільної підтримки понад 130 країн, що було рекордною кількістю і прийнято консенсусом. Резолюцією наголошувалося на активізації зусиль по боротьбі із захворюванням і заклику держав-членів вживати необхідних заходів, пов'язаних з пандемією COVID-19, як це вимагається Міжнародними медико-санітарними правилами. Вкотре акцентувалася увага на співпраці з іншими організаціями та країнами. Резолюція завершилася проханням до Генерального директора розпочати неупереджену, незалежну та всебічну оцінку реакції на пандемію та при консультуванні з державами-членами надавати рекомендації щодо покращення здатності запобігти COVID-19 [24].

Слід відмітити, що в рамках ВООЗ з початку пандемії проводиться постійна робота та співробітництво, оновлюються звіти та рекомендації для держав, зокрема, у сфері подорожей та пасажирських перевезень. Проявом цього є видані «Санітарно-епідеміологічні аспекти відновлення міжнародних пасажирських перевезень» від 30 липня 2020 р., в яких конкретизуються заходи, яких необхідно вживати при відновленні міжнародних пасажирських

перевезень різними видами транспорту [25]. Крім того, такі рекомендації постійно оновлюються в контексті нових викликів та змін, що пов'язані з боротьбою та поширенням пандемії і публікуються вони в спеціальному розділі щодо COVID-19 на офіційному веб-сайті ВООЗ, так само як і решта нововведень, звернень та рекомендацій. Зокрема, із нещодавніх документів є рекомендації щодо підтвердження вакцинації проти COVID-19 для міжнародних мандрівників від 5 лютого 2021 р. [26].

Важливою передумовою та проявом впливу для розвитку міжнародних стандартів у сфері транспорту стала активізація спільної діяльності ВООЗ з деякими організаціями в сфері транспорту. Документи, які були прийняті шляхом такої співпраці, а також заяви, які були зроблені в межах цих організацій посприяли початку плідної роботи стосовно удосконалення та вироблення санітарно-епідеміологічних стандартів і рекомендацій, завданням яких є забезпечення безпеки при здійсненні міжнародних пасажирських та вантажних перевезень. Значним кроком для сфери міжнародного транспорту, а саме для сфери авіації стала Спільна заява і рекомендації ВООЗ та ІКАО, що було прийнято 6 березня 2020 р. Цим документом очільники організацій підтримали прихильність цих спеціалізованих установ ООН щодо розширення міжнародного співробітництва для стримування поширення вірусу і захисту здоров'я пасажирів. Організації наголошували на подальшому додержанні стандартів ІКАО та ВООЗ, що стосуються профілактики поширення інфекційних захворювань, включаючи Міжнародні медико-санітарні правила. Також, наголошувалося на координації діяльності між відповідними національними органами та міжнародними організаціями [27].

Що стосується сфери морського транспорту та впливу на розвиток стандартів, які регулюють морську діяльність, слід зазначити, що в рамках ВООЗ було видано вичерпні вказівки щодо таких питань, як: боротьба з інфекціями, критична готовність та реагування, а також способи захисту від COVID-19. ВООЗ було опубліковано конкретні вказівки щодо подорожей та судноплавства в контексті пандемії. До таких документів відносяться:

«Оперативні міркування щодо управління справами / спалахом захворювання COVID-19 на суднах» від 25 березня 2020 р.; рекомендації щодо «Сприяння заходам охорони здоров'я у відповідь на COVID-19 на вантажних суднах та рибальських суднах» від 25 серпня 2020 р.; «Міркування щодо впровадження підходу, що базується на оцінці ризику у міжнародних подорожах в контексті COVID-19» з Додатком «Інструмент оцінки ризику для інформування про заходи щодо пом'якшення наслідків міжнародних подорожей у контексті COVID-19» від 16 грудня 2020 р.; також було проведено науковий брифінг «Діагностичне тестування на COVID-19 у контексті міжнародних поїздок» від 16 грудня 2020 р. [28]. Зазначені документи справляють значний вплив на розвиток та удосконалення міжнародних стандартів у сфері морського транспорту.

Поради та рекомендації ВООЗ в контексті пандемії COVID-19 мають надзвичайно важливе значення та вплив для розвитку міжнародних стандартів та рекомендацій також і для сфери автомобільного транспорту. Яскравим прикладом у цьому разі виступає Міжнародний союз автомобільного транспорту, на офіційному веб-сайті якого створено спеціальний розділ, в якому містяться всі останні новини та нововведення, під впливом пандемії. В цьому ж розділі міститься посилання на сайт ВООЗ з останніми оновленнями, звітами та рекомендаціями для держав і міжнародних організацій [29]. Наприклад, документом, який є важливим як загалом для сфери транспорту, так і конкретно для сфери автомобільного транспорту є тимчасове керівництво «Режим, що застосовується стосовно осіб, які здійснюють поїздки із симптомами захворювання, в пунктах пропуску – міжнародних аеропортах, морських портах і наземних пунктах пропуску через державний кордон – у зв'язку із спалахом коронавірусної інфекції COVID-19» від 16 лютого 2020 р. [30]. У зв'язку з цим, можна стверджувати, що діяльність ВООЗ у боротьбі з пандемією відіграє важливу роль для функціонування сфери автомобільного транспорту, а також впливає на розвиток міжнародних стандартів у сфері здійснення автомобільних перевезень.

Виходячи із вищезазначеного, історично регулювання санітарно-епідеміологічних норм у сфері транспорту є досить регламентованим як на міжнародному, так і на національному рівні. Основу такого регулювання становлять Міжнародні медико-санітарні правила 2005 р., у відповідності до яких приймаються та діють інші міжнародні документи в сфері транспорту. Головні передумови впливу пандемії на розвиток міжнародних стандартів у сфері транспорту зосереджуються в рамках діяльності ВООЗ, адже її дії спрямовані на боротьбу з інфекційними захворюваннями, в її межах розробляються звіти та рекомендації для держав-членів та міжнародних організацій.

Безумовно, основною передумовою впливу на зміну міжнародних стандартів у сфері транспорту стало виникнення та стрімке поширення COVID-19, а також визнання цього захворювання як глобальної загрози та виклику для всього світу. Результатом діяльності ВООЗ щодо цього стало оголошення «надзвичайної ситуації міжнародного рівня у зв'язку зі спалахом захворювання» від 30 січня 2020 р. Наступним же значним кроком стало визнання ВООЗ стрімкого поширення COVID-19 як пандемії 11 березня 2020 р. Ці та подальші заходи, що приймалися на рівні ВООЗ сприяли зміні та поштовху для розвитку багатьох сфер міжнародного співіснування, серед яких і сфера транспорту. Першочерговим проявом цього стала спільна діяльність ВООЗ з міжнародними транспортними організаціями, серед яких ІКАО, Міжнародна морська організація, а також вплив на інші транспортні організації, включаючи МСАТ. Дослідження результату впливу пандемії на ці організації, а також на вироблення оновлених стандартів буде наведено нижче.

РОЗДІЛ 2

ВПЛИВ ПАНДЕМІЇ COVID-19 НА РОЗВИТОК МІЖНАРОДНИХ СТАНДАРТІВ У СФЕРІ ТРАНСПОРТУ

2.1. Вплив пандемії COVID-19 на розвиток міжнародних стандартів у сфері повітряного транспорту

Міжнародне повітряне право в цілому, а також сфера міжнародних повітряних сполучень зокрема є одними з найбільш необхідних та важливих при здійсненні міжнародних пасажирських та вантажних перевезень. Всі нормативно-правові документи, стандарти та рекомендації, що діють і приймаються є важливими для санітарно-епідеміологічної безпеки при здійсненні міжнародних перельотів і є ефективними. Однак, сферу повітряного транспорту, а також систему регулювання існуючої санітарно-епідеміологічної безпеки не оминули вплив та наслідки, які виникли разом із появою пандемії COVID-19.

Американський дослідник Е. Нунес щодо цього зазначив, що «поширення нового коронавірусу призвело до падіння попиту пасажирів, що змусило авіакомпанії паркувати, а не відправляти у рейси свої літаки». Однак, спад попиту на здійснення авіаперевезень, здебільшого, зумовлений державною політикою. У міру поширення COVID-19 уряди держав в інтересах збереження здоров'я населення почали вводити різні обмеження, наприклад, забороняти в'їзд нерезидентам. Деякі держави припинили видачу гостьових віз, інші – припинили взаємні безвізові поїздки. Проте, повернення літаків до здійснення авіаперевезень під час пандемії COVID-19 вимагатиме від держав, в свою чергу, пом'якшення встановлених обмежень [31].

Як зауважує Т. Р. Короткий, «з одного боку авіація сприяє оперативній евакуації з уражених епідемією регіонів, швидкому перевезенню вантажів із необхідними товарами санітарно-медичного призначення, а з іншого – розповсюдженню інфекційних захворювань у глобальних масштабах. У

випадку COVID-19 авіація стала також однією з найбільш постраждалих галузей» [8, с. 31]. З цим неможливо не погодитись, адже саме через повітряні перевезення кожного дня здійснюється переміщення значної кількості населення з одного кутка планети в інший і саме це сприяє такому стрімкому поширенню захворювання, що вимагає вчасного та відповідного реагування.

Саме через те, що через повітряний транспорт інфекційні хвороби можуть розширювати кордони за короткі проміжки часу, на міжнародному рівні ІКАО співпрацює з Всесвітньою організацією охорони здоров'я задля розробки рекомендацій та інструктивних матеріалів щодо боротьби з інфекційними захворюваннями [6]. Така співпраця здійснюється через Механізм співробітництва щодо запобігання поширенню інфекційних хвороб повітряним транспортом (CAPSCA). Крім того, Механізм об'єднує міжнародні, регіональні, національні та місцеві організації, об'єднуючи зусилля для вдосконалення планування готовності та реагування на виклики у сфері охорони здоров'я, які впливають на авіаційний сектор [32]. Як зазначалося вище, одним із перших документів, який був прийнятий на рівні ІКАО та ВООЗ під впливом пандемії стала Спільна заява ВООЗ та ІКАО від 6 березня 2020 р., в якій містяться оновлені рекомендації щодо COVID-19. Серед рекомендацій важливою є порада щодо подальшого дотримання стандартів ІКАО та ВООЗ, а також співробітництва у попередженні поширення хвороби, включаючи створення відповідних комітетів на національному рівні держав. Крім того, зазначалося про достатню кількість інструментів та механізмів які вже діють, а також будуть створюватися при необхідності в майбутньому [27].

У відповідь на пандемію був створений спеціальний розділ щодо COVID-19 на офіційному веб-сайті ІКАО, в якому публікуються всі нововведення, рекомендації та вся необхідна інформація щодо безпеки міжнародних повітряних перевезень. Тут зазначено про співпрацю ІКАО з ВООЗ, Міжнародною радою аеропортів (ACI), Міжнародною асоціацією повітряного транспорту (IATA) та іншими організаціями у розробці цього єдиного ресурсу задля пом'якшення наслідків пандемії [33].

9 березня 2020 р. Рада ІКАО прийняла Декларацію щодо нового коронавірусу (COVID-19), якою підтвердила необхідність зниження ризиків в області охорони здоров'я, пов'язаних з поширенням COVID-19 повітряним транспортом, захисту здоров'я пасажирів та авіаційного персоналу. Також висунута вимога до всіх зацікавлених сторін застосовувати діючі положення статті 14 та 44 Конвенції 1944 р., Стандарти та Рекомендовану практику (SARPS), а також настанови ВООЗ [34]. Важливим нововведенням стало створення Робочої групи з питань авіаційного відновлення (CART), в рамках якої було прийнято оновлені правила щодо перевезення та обслуговування пасажирів, а також багажу.

Серед документів, які були прийняті Робочою групою в світлі пандемії стала доповідь з доданим інструктивним документом «Зліт. Інструктивний матеріал по здійсненню повітряних перевезень під час кризи громадської охорони здоров'я, викликані COVID-19» від 8 червня 2020 р. Даний документ був підготовлений шляхом широких консультацій з державами та регіональними організаціями, а також за сприяння ВООЗ та ключових груп авіаційної галузі, включаючи Міжнародну асоціацію повітряного транспорту, Міжнародну раду аеропортів та ін. Цей документ містить детальний ситуаційний аналіз, коротку характеристику одинадцяти впроваджених рекомендацій та ключові принципи, підкріплені низкою санітарно-епідеміологічних рекомендацій, класифікованих за чотирма модулями:

- аеропорти (особливості прибирання, дезінфекції, гігієни, фізичного дистанціювання, захисту персоналу, перевірки безпеки, особливості посадки та висадки, видачі багажу тощо);

- літаки (посадка на борт, розподіл місць, багажу, взаємодія на борту, захист екіпажу, поводження з хворими пасажирами або членами екіпажу, прибирання та дезінфекція повітряного судна);

- екіпаж (вказівки щодо контактування члена екіпажу з особою, в якій підозра на COVID-19 або підтверджений випадок, звітування про виконання

службових обов'язків, поводження щодо членів екіпажу, які відчувають симптоми COVID-19, розміщення екіпажу тощо);

– вантажний модуль (застосування рекомендацій, що й до екіпажів пасажирських повітряних суден, включаючи фізичне дистанціювання, особисту санітарію, захисні бар'єри, навантаження та розвантаження тощо).

Що стосується більш конкретних вимог, то це дотримання дистанції в один метр між пасажирами, носіння захисних масок, вимірювання температури тіла, надання переваги електронним квиткам тощо. При виконанні наведених рекомендацій державам слід дотримуватися правил, вимог, стандартів та інструктивних матеріалів, опублікованих відповідними національними та міжнародними компетентними органами [35]. Крім того, в рамках своєї компетенції CART оновлювала зазначені рекомендації. Оновлення зосереджені на технологічних та медичних досягненнях у боротьбі з пандемією, а також інформації, отриманій від держав-членів і міжнародних організацій. Першим оновленням було створено 3 нових рекомендації, в додаток до попередніх. Серед нововведень було: вживання заходів для пом'якшення ризиків щодо тривалих регуляторних пом'якшень після 31 березня 2021 р.; вживання заходів для забезпечення відповідної сертифікації екіпажів; поради щодо тестування відповідно до Посібника ІКАО з тестування та управління транскордонними ризиками; обмін інформацією та впровадження Коридору громадського здоров'я (PHC), задля якого впроваджений Імплементацийний пакет ІКАО (iPack). На початку 2021 р. CART знову здійснила перегляд та оновлення вказівок щодо відновлення авіації, зокрема, стосовно тестування та вакцинації пасажирів. Було переглянуто Рекомендації 12 та 14, створено ще шість нових рекомендацій та змінено деякі санітарні норми [33].

Варто зазначити, що з початку пандемії ІКАО здійснює постійну діяльність не лише щодо запровадження нових стандартів та рекомендацій, але й постійно нагадує на дотриманні державами виданих раніше стандартів, застосування яких має також важливе значення під час пандемії. Серед

документів, які також приймаються й доносяться до відома держав-членів є листи та електронні бюлетені з останніми настановами. Першим із таких документів став лист від 13 лютого 2020 р., яким організація закликає до виконання відповідних положень Додатку 9 до Конвенції 1944 р., приєднуватися та брати участь в Механізмі CAPSCA, зміцнювати відповідні національні комітети і роз'яснювати дії, яких необхідно вживати при спалахах хвороби. Наступний лист від 20 березня 2020 р. містить рекомендації щодо перегляду існуючих або плануючих заходів забезпечення безпеки польотів та важливості недопущення безпідставних обмежень.

Також важливими є листи: щодо особливостей польотів в цілях репатріації; щодо Глобальної дорожньої карти ІКАО у виконанні рекомендацій та інструктивних настанов CART; щодо впровадження самодекларації пасажирів про стан здоров'я у зв'язку із COVID-19, відповідну форму розробила ІКАО в співробітництві із CAPSCA та іншими зацікавленими сторонами; щодо сприяння пасажирським рейсам, включаючи репатріаційні, за допомогою коридорів громадського здоров'я під час пандемії COVID-19 із рекомендаціями щодо медичної сертифікації екіпажу, її поновлення, сприяння переміщенням льотного екіпажу між державами для медичного обслуговування тощо; щодо виконання ефективних вантажних авіаперевезень під час пандемії COVID-19 з вимогами дотримання Стандартів ІКАО, зазначених в Додатках 6, 8, 17 та 18 до Конвенції 1944 р., взяття до уваги рекомендацій в спільних заявах, наслідування інструктивного матеріалу, викладеного в документах Дос 10102 та Дос 10147 для спрощення транспортування вакцин та їх компонентів; щодо тестування на COVID-19 та заходів щодо управління транспортними ризиками із вимогою, згідно Механізму CAPSCA інформувати про поточну практику тестування та здійснення карантинних заходів і санітарних коридорів (PHC) [36].

Серед електронних бюлетенів першим був бюлетень «Епідемія, викликана новим коронавірусом у Китаї» від 24 січня 2020 р. із зазначенням джерел, з яких можна отримати інформацію щодо розвитку подій,

рекомендацій щодо дотримання настанов BOOЗ, участі в Механізмі CAPSCA, співробітництва, впровадження SARPS [37]. Серед інших таких документів є бюлетені щодо: репатріації повітряним транспортом решток осіб, померлих від COVID-19; створення санітарного коридору для захисту членів льотного екіпажу під час пандемії стосовно вантажних авіарейсів, контрольних обльотів після виконання регламентних робіт і доставки повітряного судна із заводу експлуатанта; запуску Імплементативного пакету ІКАО (iPack) для надання підтримки державам-членам у їх зусиллях по реагуванню на COVID-19, відновленню і підвищенню стійкості авіації; стимулювання, зберігання та підтримки психічного благополуччя в авіації при пандемії COVID-19 [36].

В травні 2020 р. ІКАО було видано «Посібник для відомств національної авіації щодо питань управління ризиками для безпеки польотів, пов'язаними з COVID-19» (Doc 10144), що був розроблений за підтримки Групи експертів щодо управління безпеки польотів. Рекомендації, що містяться в даному довіднику створені для застосування державами-членами і призначені для надання допомоги відомствам цивільної авіації в управлінні щодо різних факторів ризику для безпеки польотів під час пандемії. Крім того, наголошується вкотре стосовно приєднання до Механізму CAPSCA, в рамках якого авіаційні відомства, органи охорони здоров'я та міжнародні організації об'єднують свої зусилля в сфері створення та застосування необхідних заходів при виникненні подій, що впливають на авіаційний сектор. Крім того, ІКАО регулярно приймає нові посібники в контексті нових викликів та подій [38]. ІКАО постійно розробляє ініціативи для підтримки впровадження Doc 10144, серед яких: вебінари стосовно управління ризиками авіаційної безпеки, пов'язаними з COVID-19; Імплементативний пакет (iPack); оперативні заходи безпеки щодо COVID-19 тощо [39].

Важливим серед нововведень є «Керівництво щодо тестування і заходів управління факторами ризику при міжнародних операціях» (Doc 10152) від 23 листопада 2020 р., що було прийнято ІКАО і розроблено в рамках Механізму

CAPSCA. Даний документ доповнює рекомендації та інструктивні матеріали CART [40].

Надзвичайну необхідність становить також співробітництво ІКАО з іншими організаціями, а також прийняття такими організаціями спільних заяв, що є теж відповіддю на вплив пандемії в сфері авіації. Крім ВООЗ, ІКАО співпрацює з такими організаціями як Міжнародна організація праці (МОП), ІМО, Всесвітня митна організація (ВМО), Міжнародна організація з міграції (МОМ) тощо. Серед таких документів є «Спільна заява ІКАО, МОП та ІМО про призначення моряків, морського персоналу, персоналу риболовних суден, персоналу морського енергетичного сектору, авіаційного персоналу, персоналу ланцюга постачання повітряних вантажів та персоналу, що надає послуги в аеропортах і портах, «ключовими працівниками», а також щодо сприяння змінам екіпажу в портах та аеропортах в контексті пандемії COVID-19» від 22 травня 2020 р. Даним документом наголошується на визнанні зазначених робітників «ключовими працівниками» незалежно від національності, звільненні їх від обмежень на поїздки, забезпеченні їм доступу до екстреної медичної допомоги та, за необхідності, сприянні екстреній репатріації [41].

Слід також зазначити щодо «Спільної заяви про роль міжнародної торгівлі та ланцюгів поставок в процесі стійкого соціально-економічного відновлення в період COVID-19» від 16 вересня 2020 р., якою основні спеціалізовані установи ООН наголошують на подальшій цифровізації торгових та митних процедур з використанням глобальних стандартів ООН для забезпечення швидкого та безпечного обміну даними про вантажі та транспортні засоби. Це також стосується приєднання до документів ООН з питань транспорту, їх здійснення, в тому числі і щодо спрощення процедур перевезень та безпаперової торгівлі. Слід також зазначити про «Спільну заяву ІКАО та ВМО про глобальне транспортування та дистрибуцію вакцин від COVID-19 та пов'язаних з ними медичних виробів» від 2 лютого 2021 р., в якій наголошується на важливості оперативної та надійної транскордонної

дистрибуції вакцин задля забезпечення безпеки цієї продукції та захисту людей від підроблених медичних препаратів, важливості швидкості та надійності такого перевезення повітряним транспортом [41].

Однією із найбільш важливих заяв в даний момент є «Спільна заява про пріоритетність вакцинації від COVID-19 для моряків та льотних екіпажів» від 25 березня 2021 р. Ця заява була зроблена очільниками ВООЗ, ІКАО, ІМО, МОП, МОМ і в ній організації закликають влади держав забезпечити вакцинами моряків та льотних екіпажів, а також інших робітників ключової категорії в рамках національних програм вакцинації від COVID-19, що відповідає, виданим в листопаді 2020 р. рекомендаціям ВООЗ «Дорожня карта по пріоритетності використання вакцини COVID-19 в контексті її обмеженої наявності» [42].

Що стосується дотримання стандартів ІКАО, то в межах організації була створена спеціальна підсистема «Відмінності, пов'язані з COVID-19» (CCRD) для виявлення будь-яких відмінностей від стандартів ІКАО щодо сертифікації та ліцензування, які можуть виникнути внаслідок вживання заходів щодо пом'якшення наслідків, спричинених пандемією COVID-19 [43].

Пандемія вплинула також і на діяльність інших, неурядових організацій в сфері авіації, серед яких ІАТА. Зокрема, в рамках організації було прийнято «Керівництво щодо наземного обслуговування під час COVID-19», в якому було регламентовано деякі санітарно-епідеміологічні норми, серед яких фізичне дистанціювання та особливості його здійснення [44]. ІАТА також дотримується всіх, виданих рекомендацій ІКАО через CART. Серед оновлених рекомендацій від 12 березня 2021 р., важливими є: тимчасова лібералізація вантажних рейсів; пріоритетна вакцинація екіпажу; співробітництво між урядами по впровадженню рекомендацій CART; сертифікати тестування тощо. ІАТА виконує і надалі дотримується всіх відповідних вже виданих рекомендацій ІКАО і тих настанов, що будуть видаватися надалі [45]. Тобто, юридичних норм та відповідних механізмів задля забезпечення санітарно-

епідеміологічної безпеки в сфері авіації більш ніж достатньо, крім того, вони постійно удосконалюються та оновлюються.

Як вказує Т. Р. Короткий, «важливим є неухильне дотримання, виконання правил і стандартів усіма сторонами – державами, міжнародними організаціями, авіакомпаніями на основі принципу перестороги та дотримання прав людини. Але немає альтернативи міжнародному співробітництву взагалі, й у рамках спеціалізованих міжнародних міждержавних організацій – у даному випадку в рамках ІКАО, значущість якого COVID-19 тільки актуалізує» [4, с. 30].

Тобто, пандемія COVID-19 досить сильно вплинула на розвиток міжнародних стандартів у сфері повітряного транспорту, зокрема, і в контексті санітарно-епідеміологічної безпеки. Це простежується як на безпосередній діяльності ІКАО, так і на її співробітництві з іншими спеціалізованими установами ООН, міжнародними організаціями, державами-членами та іншими заінтересованими сторонами.

В межах Міжнародної організації цивільної авіації з початку пандемії постійно створюються та удосконалюються рекомендації, настанови та відповідні механізми забезпечення у протидії наслідкам пандемії. Важливим кроком у регулюванні та оновленні санітарно-епідеміологічних норм стало створення Робочої групи з питань авіаційного відновлення (CART), в рамках якої зосереджена основна діяльність по виробленню необхідних рекомендацій. Крім того, ІКАО постійно видає посібники та настанови щодо створення не лише нових рекомендацій, але й дотримання попередніх Стандартів та Рекомендованої практики. Що стосується співробітництва з різними міжнародними організаціями та спеціалізованими установами, то ІКАО співпрацює з ВООЗ, ІМО, МОП, а також з ключовими організаціями авіаційної галузі.

2.2. Вплив пандемії COVID-19 на розвиток міжнародних стандартів у сфері морського транспорту

Так само, як і на сферу повітряного транспорту, пандемія COVID-19 справила вагомий вплив і на розвиток міжнародних стандартів у сфері морського транспорту. Такий вплив, в першу чергу, проявився на діяльності Міжнародної морської організації, а також на її співробітництві з різними міжнародними організаціями, державами-членами, а також іншими зацікавленими сторонами.

З початку виникнення пандемії на офіційному веб-сайті ІМО було створено спеціальний розділ щодо COVID-19, в якому публікуються необхідні міжнародні документи, які були прийняті як ІМО, так і іншими міжнародними організаціями і містять важливі положення стосовно безпеки судноплавної галузі та деякі санітарно-епідеміологічні норми. Тут оновлюються рекомендації для держав-членів, публікуються циркулярні листи та інші важливі документи, які присвячені глобальним проблемам, пов'язаним з пандемією [28].

Як зазначає К. Думбія-Генрі, «до найважливіших питань, які торкнулися міжнародного судноплавного сектору під час пандемії, належать: закриття кордонів для авіакомпаній та закриття портів для круїзних суден; карантинні вимоги щодо персоналу, який перетинає кордони деяких держав; зміна екіпажу та репатріація моряків, включаючи тих, хто працює на круїзних суднах та яхтах; сертифікація та ліцензування моряків; постачання, ремонт, огляд суден та сертифікація» [46]. Тобто, з виникненням пандемії у сфері морського транспорту виникла низка питань, які потребували негайного врегулювання.

Щодо цього С. Галані відмітила, що «закриття портів найбільше вплинуло на моряків та рибалок. Введені обмеження в портах стали перешкодою для зміни екіпажу, що змусило сотні моряків перебувати на бортах комерційних, круїзних та риболовних суден понад встановлений

термін. Більшість із них були змушені залишатися на борту без доступу до медичних засобів, медичної допомоги, засобів індивідуального захисту, їжі та води» [47].

Однією із перших проблем, з якою зіткнулася сфера морського транспорту під впливом пандемії, стала зміна та репатріація екіпажів на морських судах. Обмеження, які ввели уряди держав спричинили значні перешкоди, що створило серйозні проблеми як щодо безпеки судноплавства, так і щодо безпеки моряків. Ця проблема стурбувала не лише ІМО, але й інші міжнародні організації та уряди держав. Дане питання піднімалося також Генеральним секретарем ООН, який закликав усіх держав «офіційно визнати моряків та інший морський персонал «ключовими працівниками» і забезпечити належну зміну екіпажів». Більшість держав-членів ІМО надіслали повідомлення щодо цього питання, які ІМО поширювала через прийняття циркулярних листів, що публікуються на веб-сайті організації. 9 липня 2020 р. 13 держав прийняли спільну заяву Міжнародного морського віртуального саміту зі зміни екіпажів, в якій було висловлено зобов'язання сприяти даному питанню [48].

ІМО також прийняла перелік покрокових протоколів з основними заходами та процедурами щодо безпечної зміни екіпажів у період пандемії, що було здійснено за сприяння глобальних галузевих асоціацій в сфері морського транспорту. В даних протоколах наводяться рекомендації щодо особливостей приєднання моряків до суден та репатріації. Крім того, як зауважують К. Романішина та Ю. Сергєєв «протоколи містять деякі санітарно-епідеміологічні норми, серед яких: тестування на COVID-19; заходи гігієни; надання засобів індивідуального захисту; температурний скринінг; соціальне дистанціювання; особливості виділення окремих смуг руху в аеропортах для моряків; тимчасове переміщення. Також протоколи містять настанови та рекомендації для урядів держав, судноплавних компаній, морських адміністрацій та інших національних органів (митниці, органи охорони здоров'я, органи прикордонного контролю, імміграції, морських портів та

цивільної авіації). Повний текст протоколів був розміщений у циркулярному листі ІМО №4204/Add.14» [48]. Однак, згодом цей Циркулярний лист був переглянутий і ІМО видала новий циркулярний лист від 22 квітня 2021 р., в якому розглянуті питання щодо випуску вакцин та значення, яке вони будуть відігравати при зміні екіпажу [28].

Важливим кроком у забезпеченні визнання моряків «ключовими працівниками» стало прийняття відповідних резолюцій на рівні ІМО, Генеральної Асамблеї ООН та МОП. 22 вересня 2020 р. під час позачергової сесії Комітету з морської безпеки (MSC), держави-члени ІМО закликали всіх урядів до вживання термінових заходів для врегулювання кризи гуманітарної безпеки, з якою стикається міжнародне судноплавне співтовариство під впливом пандемії. В результаті було прийнято Резолюцію «Рекомендовані заходи для полегшення зміни екіпажів суден, доступу до медичної допомоги та подорожей моряків під час пандемії COVID-19», в якій були надані рекомендації щодо особливостей здійснення зміни екіпажів, надання доступу до медичної допомоги і безпеки здійснення судноплавства під час пандемії [49].

Наступною важливою подією у цьому питанні стала Резолюція ГА ООН щодо визначення моряків ключовими працівниками від 1 грудня 2020 р. Даним документом ГА ООН закликала держав до міжнародного співробітництва у вирішенні проблем, з якими стикаються моряки в ситуації пандемії задля забезпечення ефективної судноплавної діяльності. Крім того, в резолюції була надана рекомендація урядам та відповідним зацікавленим сторонам впроваджувати протоколи, які прийняті Комітетом безпеки ІМО стосовно безпечної зміни екіпажів під час пандемії. ІМО стосовно цього зазначила, що дана резолюція сприятиме також наданню пріоритетної уваги для вакцинації моряків [50]. Зазначені протоколи прийняв Комітет з морської безпеки на 102-й сесії 4-11 листопада 2020 р., що було затверджено відповідним циркулярним листом. Дані протоколи містять практичні рекомендації щодо: приєднання та виходу з суден; настанов у зв'язку з

COVID-19 стосовно тестування та карантину; особливостей здійснення заходів щодо запобігання зараженню на судах [51]. Крім того, такі рекомендації та протоколи постійно оновлюються у відповідь на виникнення подій, пов'язаних з пандемією.

Також варто зазначити про Резолюцію МОП стосовно питань морської праці та пандемії COVID-19 від 8 грудня 2020 р., якою організація закликає держав забезпечувати захист прав моряків під час пандемії. В резолюції були зазначені рекомендації щодо: зміни екіпажів; надання морякам термінової медичної допомоги, незалежно від громадянства; запровадження тимчасових виключень відносно візових вимог та інших документів моряків тощо [49]. Крім того, в рамках МОП було опубліковано «Інформаційну записку з питань морської праці та коронавірусу (COVID-19)», в якій зазначалося, що держави-учасниці Конвенції МОП про працю в морському судноплаванні 2006 р. можуть не дотримуватися її положень лише за форс-мажорних обставин. У контексті пандемії поточні обставини можуть зробити фактично неможливим виконання деяких зобов'язань, викладених у Конвенції. Однак, такі обставини не анулюють і не припиняють зобов'язання, а лише впливають на обґрунтування їх невиконання, поки обставина, про яку йде мова, існує [46].

Варто зазначити, що в рамках ІМО було створено Ініціативну групу дій у кризовій ситуації для моряків (SCAT) задля моніторингу розвитку подій, координації та співробітництва з усіма відповідними сторонами та надання підтримки в необхідних ситуаціях. Ця спеціалізована група співпрацює також з іншими організаціями, серед яких МОП, Міжнародна федерація транспортників (ITF) та Міжнародна палата судноплавання (ICS). Більше того, ІМО співпрацює на дипломатичному рівні з урядами держав з метою пом'якшення та скасування обмежень щодо подорожей моряків.

Однак, визнання моряків «ключовими працівниками» стало не єдиною проблемою, з якою зіткнулася сфера морського транспорту. Нагальним питанням стало ще й своєчасне надання медичної допомоги морякам. МОП щодо цього зазначила, що заходи, прийняті деякими урядами у стримуванні

пандемії не можуть вважатися вагомими причинами для ненадання медичної допомоги морякам. Держави порту при необхідності повинні забезпечувати морякам доступ до медичних установ на березі [49].

Діяльність ІМО під впливом пандемії активізувалася не лише стосовно визнання моряків ключовими працівниками та надання їм необхідної медичної допомоги. Крім цього, ІМО постійно оновлює рекомендації та настанови для держав-членів щодо інших аспектів, які стосуються безпеки судноплавства під впливом пандемії, що включає також і санітарно-епідеміологічні норми. Дані рекомендації містяться в циркулярних листах, які регулярно публікує ІМО. Першим таким документом став циркулярний лист №4204 від 31 січня 2020 р., метою якого було надання інформації та настанов на основі рекомендацій, розроблених ВООЗ щодо заходів, яких необхідно вжити задля мінімізації ризиків для моряків, пасажирів та інших осіб на борту суден від нового захворювання. Зокрема, наводилися рекомендації щодо: уникнення тісного контакту з хворими; особливостей дезінфекції; дотримання дистанції тощо [28].

Крім того, ІМО не лише регулярно оновлює рекомендації та стандарти, але й наголошує на дотриманні державами-членами відповідних інструментів, які були прийняті вже раніше. Також ІМО оновлює циркулярні листи з рекомендаціями щодо: дотримання настанов ВООЗ та їх виконання (прибирання та дезінфекція тощо); настанов Міжнародної палати судноплавства для судових операторів щодо захисту здоров'я моряків; сертифікації моряків та персоналу риболовецьких суден, в тому числі особливостей здійснення медичної сертифікації; повідомлення суднами якомога раніше про будь-які ознаки захворювання на борту до прибуття в порт; регулярного контролю екіпажу для виявлення симптомів, пов'язаних із хворобою; перебуваючи в порту, повідомляти про будь-які зміни стану здоров'я екіпажу; визнання моряків ключовими працівниками; забезпечення причалів для суден; рекомендації щодо засобів захисту; безпечних змін екіпажу; забезпечення безпечного судноплавства тощо [28]. Таких

циркулярних листів, які містять відповідні настанови та рекомендації, з початку пандемії було опубліковано дуже багато, загалом налічується більше тридцяти таких листів. Це говорить про те, що пандемія дійсно досить сильно вплинула на активізацію діяльності ІМО задля удосконалення безпеки судноплавної галузі в умовах пандемії.

Серед циркулярних листів важливо зазначити лист, що містить рекомендації, які підготувала Європейська комісія у відповідь на пандемію «Керівні принципи Європейського Союзу (ЄС) щодо захисту здоров'я, репатріації та організації подорожей моряків, пасажирів та інших осіб на борту суден». В даному документі містяться рекомендації, що направлені на безпеку судноплавства: круїзними суднами; суднами, що проходять транзитом для висадки пасажирів та екіпажу; а також рекомендації для інших суден [28].

Варто зазначити і про Технічну записку ЮНКТАД «Реагування порту в боротьбі з «невидимою» загрозою COVID-19». В даній записці, поряд із загальними протиепідемічними заходами містяться конкретні рекомендації щодо портів, серед яких: обмеження фізичної взаємодії між бортовим та наземним персоналом (спілкування повинне здійснюватися по радіо або телефону); збільшення використання цифрової документації, задля обмеження фізичних контактів; встановлення пунктів контролю для скринінгу температури та визначення супутніх симптомів; забезпечення необхідними дезінфікуючими засобами тощо [52].

ІМО також співпрацює з іншими міжнародними організаціями задля регулювання питань, що становлять надзвичайну важливість під час пандемії. Таке співробітництво здійснюється також і через прийняття спільних заяв. Однією із перших стала Спільна заява ВООЗ та ІМО від 13 лютого 2020 р., якою організації закликали держав співпрацювати, дотримуватися вимог щодо суден згідно Міжнародних медико-санітарних правил, а також стосовно належного догляду за всіма мандрівниками, уникнення зайвих обмежень або затримок при в'їзді в порт для судна та екіпажу, як це втілено в ММСП [28]. Також слід зазначити «Спільну заяву ВООЗ, ІМО та МОП про медичні

посвідчення моряків, санітарні сертифікати суден та медичну допомогу морякам у контексті пандемії COVID-19» від 22 квітня 2020 р. [13]. Одним із останніх таких документів стала «Спільна заява ІКАО, МОП, ІМО, МОМ, ВООЗ про пріоритетність вакцинації від COVID-19 для моряків та льотних екіпажів» від 25 березня 2021 р., якою організації закликають уряди держав забезпечити переваги для моряків та льотних екіпажів, а також інших працівників ключових категорій в рамках національних програм вакцинації від COVID-19. Моряки повинні отримати захист через вакцинацію якомога швидше задля сприяння їх безпечному переміщенню через кордони [41]. Ці та інші спільні заяви, здійснені з іншими міжнародними організаціями мають важливе значення для забезпечення безпеки судноплавної галузі, створення та удосконалення рекомендацій та настанов, які регулюють таку діяльність.

Як зазначають Дж. Окерман та Б. фон Тігерштром, «пандемія COVID-19 протестувала існуючу систему регулювання щодо попередження розповсюдження інфекційних хвороб у контексті судноплавства та виявила, що вона є недостатньою для вирішення надзвичайної ситуації в сфері охорони здоров'я. Запровадження різних превентивних заходів контролю спричинили наслідки, які були засвідчені на бортах морських суден у всьому світі» [53]. Саме недостатність нормативно-правового регулювання та наслідки, які були виявлені на бортах суден в ході пандемії і спричинили таку плідну діяльність ІМО та її співробітництво з іншими міжнародними організаціями задля забезпечення санітарно-епідеміологічної безпеки на морських суднах.

Слід зробити висновок, що пандемія COVID-19 досить сильно відобразилася на сфері міжнародного морського транспорту. Насамперед, це проявилось у діяльності ІМО, а також активізації її співробітництва з іншими універсальними та регіональними міжнародними організаціями, державами-членами та іншими зацікавленими сторонами.

ІМО, з початку пандемії, постійно оновлює настанови та рекомендації для держав-членів щодо забезпечення безпеки судноплавної галузі, зокрема і через введення оновлених санітарно-епідеміологічних рекомендацій. Одним із

найбільш важливих питань, яке виникло під впливом пандемії стало визнання екіпажів морських суден ключовими працівниками та надання їм за необхідності безперешкодної медичної допомоги. Цим питанням була стурбована не лише ІМО, але й ГА ООН, МОП тощо. Також важливими є рекомендації щодо безпеки портів та морських суден, що регламентують особливості здійснення протиепідемічних заходів в них. ІМО постійно співпрацює з іншими організаціями задля введення необхідних рекомендацій шляхом прийняття спільних заяв. Питаннями, які в них піднімаються є: уникнення зайвих обмежень або затримок; медична допомога та сертифікація моряків; пріоритет вакцинації тощо.

2.3. Вплив пандемії COVID-19 на розвиток міжнародних стандартів у сфері автомобільного транспорту

Незважаючи на те, що система міжнародно-правового регулювання та забезпечення сфери автомобільного транспорту є менш розвинутою, ніж сфери повітряного та морського транспорту, пандемія COVID-19 проявила також значний вплив і на цю сферу транспортної галузі.

Основні рекомендації, що стали важливими для забезпечення санітарно-епідеміологічної безпеки як загалом сфери міжнародного транспорту, так і конкретно щодо вантажних та пасажирських автомобільних перевезень були вироблені на рівні ВООЗ. Зокрема, першим таким документом стали «Поради ВООЗ щодо міжнародних поїздок та торгівлі під час спалаху пневмонії, спричиненої новим коронавірусом в Китаї» від 10 січня 2020 р. В даному документі наводилися основні протиепідемічні настанови, яких слід дотримуватися при здійсненні міжнародних подорожей, серед яких: уникнення тісного контакту з хворими, особливості дезінфекції тощо [26]. Варто зазначити, що такі рекомендації регулярно оновлюються ВООЗ у світлі нових викликів та подій, спричинених поширенням хвороби.

Наступні рекомендації ВООЗ від 24 та 27 січня 2020 р. стосувалися конкретизації основних заходів задля охорони здоров'я, пов'язаних із міжнародними перевезеннями. Новими стали настанови стосовно вживання необхідних дій задля недопущення перенесення вірусу із заражених районів, однак, без використання зайвих обмежень щодо міжнародних перевезень. Серед рекомендацій було наведено: заходи щодо виявлення симптомів хвороби (скринінг симптомів, опитування пасажирів із ознаками захворювання); здійснення перевірок в пунктах в'їзду та виїзду із заражених районів, а також районів, де заражень поки не виявлено. Наступне оновлення рекомендацій було здійснено 29 лютого 2020 р. Зокрема, рекомендувалося не вводити обмеження на поїздки до країн із наявним спалахом хвороби, адже міжнародні перевезення є важливими не лише при переміщенні пасажирів, але й при постачанні необхідних медичних та технічних матеріалів. Крім того, нагадувалося про подальше дотримання санітарних норм при здійсненні міжнародних перевезень (особиста гігієна, носіння засобів індивідуального захисту тощо) [26].

Після введення карантину та обмежень на міжнародні поїздки на міжнародному рівні важливим було надання рекомендацій ВООЗ, які стосуються відновлення таких поїздок. В цьому сенсі слід зазначити про «Санітарно-епідеміологічні аспекти відновлення міжнародних пасажирських перевезень» від 30 липня 2020 р. В даному документі зосереджені рекомендації для держав щодо прийняття рішень скоординовано з національними та міжнародними транспортними органами та іншими відповідними секторами. Зокрема, ВООЗ рекомендувала надавати переваги: основним переміщенням щодо надзвичайних ситуацій та гуманітарних питань (екстрені медичні переміщення, медична евакуація); переміщенням необхідного персоналу (аварійно-рятувальні служби, критично важливий персонал у транспортному секторі). Також наголошувалося на важливості вантажних перевезень та їх пріоритетності у сфері постачання медичних та

інших необхідних матеріалів. Вкотре зазначалося і про додержання протиепідемічних заходів [25].

Нещодавнім документом рекомендаційного характеру став «Тимчасовий документ: міркування щодо підтвердження вакцинації проти COVID-19 для міжнародних мандрівників» від 5 лютого 2021 р., в якому ВООЗ радить урядам та транспортним операторам не вводити вимоги стосовно доказу вакцинації проти захворювання для здійснення міжнародних поїздок [54]. Хоча зазначені рекомендації не спрямовані виключно на сферу автомобільного транспорту та особливості забезпечення безпеки перевезень у цій сфері безпосередньо, деякі із цих положень мають також важливе значення. Адже питання дотримання санітарно-епідеміологічних норм, надання пріоритетності перевезення певних груп товарів та пасажирів є важливими і при здійсненні автомобільних перевезень.

Як вже зазначалося, в сфері автомобільного транспорту поки не було створено спеціалізованого органу ООН, який би виконував основні функції щодо розробки та удосконалення стандартів, рекомендацій та настанов у відповідь на певні події та виклики. Однак, такі функції покладаються на регіональні комісії ООН. На території Європи такою виступає ЄЕК ООН, до складу якої входить Комітет з внутрішнього транспорту, в рамках якого діє група з питань автомобільного транспорту (SC1) [24, с. 42-43]. Що стосується безпосередньо даної групи, то за час пандемії в її рамках не було видано нових документів та рекомендацій, які б стосувалися безпосередньо сприяння безпеці міжнародних вантажних та пасажирських перевезень.

Однак, на 83-й сесії Комітету з питань внутрішнього транспорту було схвалено проєкт резолюції «Укріплення надійної пов'язаності внутрішнього транспорту в надзвичайних ситуаціях: наполегливий заклик до узгоджених дій» від 15 січня 2021 р. В даному документі наголошувалося на: координації дій у відповідь на нинішні надзвичайні ситуації щодо розвитку внутрішнього транспорту; застосуванні необхідних заходів для забезпечення поставлених цілей; сприянні введення заходів щодо епідеміологічних спалахів (введення

цифрових технологій в сфері транспорту, зведення до мінімуму фізичних контактів при здійсненні вантажних та пасажирських перевезень); розвиванні співпраці з ВООЗ, МОП та іншими організаціями щодо заходів охорони здоров'я в сфері транспорту, включаючи безпеку пасажирів та персоналу, що задіяний в сфері міжнародних перевезень [55]. Прийняття зазначеного документу є важливим і при здійсненні міжнародних автомобільних перевезень під час пандемії COVID-19, адже в ньому зазначені загальні рекомендації та положення щодо здійснення міжнародних перевезень, що є актуальним і для автомобільної сфери.

Серед неурядових міжнародних організацій в сфері автомобільного транспорту слід відмітити Міжнародний союз автомобільного транспорту (МСАТ) та його діяльність під впливом пандемії. Варто зазначити, що на офіційному веб-сайті МСАТ було створено спеціальний розділ щодо COVID-19, в якому публікуються всі заходи та дії, які здійснює організація у відповідь на пандемію. Крім того, тут розміщені основні посилання на сайти ВООЗ, МОП та інших організацій, що говорить про важливість дотримання їх настанов у сфері автомобільного транспорту [29].

Однією із перших дій, які здійснила організація в контексті пандемії став лист МСАТ до ГА ООН від 17 березня 2020 р., в якому організація повідомляє про проблеми, з якими зіткнулася сфера автомобільного транспорту під час пандемії. Було висловлено прохання до ООН закликати уряди щодо: скоординованої глобальної реакції та співпраці; надання пріоритету постачання основних медичних товарів; повідомлення про зміни у процедурах забезпечення транспортних засобів, водіїв та вантажів, особливо для карантинних районів; пом'якшення впливу обмежень на сферу автомобільних перевезень; заохочення використання Конвенції МДП ООН та відповідних ІТ-засобів щодо забезпечення безпеки перевезень, уникнення фізичних перевірок та зменшення контакту між людьми; не зобов'язувати до перебування на карантині водіїв, у яких відсутні симптоми захворювання і які працюють в міжнародних перевезеннях. Крім того, МСАТ наголошувала на

готовності вироблення необхідних рекомендацій та порад урядам у ефективному протистоянні пандемії [29].

Важливе значення для розвитку міжнародних стандартів у сфері автомобільного транспорту має діяльність МОП. Разом із появою пандемії виникла низка важливих питань, серед яких визнання водіїв ключовими працівниками. Основні положення щодо цього містяться в «Настановах щодо сприяння гідній праці та безпеці дорожнього руху в транспортному секторі», опублікованих МОП. Важливим заходом став Галузевий брифінг щодо COVID-19 та автомобільного транспорту, що був проведений в червні 2020 р., результатом якого став короткий огляд заходів, вжитих учасниками МОП. Сюди також відносяться Спільні вимоги Міжнародної федерації транспортників та Міжнародного союзу автомобільного транспорту до урядів та міжнародних органів, в яких розглянуто шляхи покращення умов праці водіїв під час пандемії, включаючи доступ до медичного обслуговування та інших заходів соціального захисту. Також МСАТ було опубліковано заклик до урядів щодо дій під впливом COVID-19, яким наголошувалася необхідність державної підтримки для впровадження цифрової орієнтації сектору і підвищення координування в процедурах перетину кордону [56].

В рамках МСАТ простежується постійне удосконалення діяльності та створення рекомендацій у протистоянні пандемії. Серед таких настанов слід виділити: рекомендації для водіїв вантажівок та автобусів під час COVID-19, що містять основні санітарно-епідеміологічні настанови, яких необхідно дотримуватися; рекомендації щодо перетину кордону під час COVID-19; настанови щодо розмежування та соціального дистанціювання для колективного пасажирського транспорту тощо. Серед нещодавніх документів слід зазначити про Терміновий заклик МСАТ щодо забезпечення вакцинації професійних водіїв від COVID-19 від 11 травня 2021 р., яким МСАТ звертається до ВООЗ та інших зацікавлених сторін із закликом щодо здійснення відповідних заходів по запровадженню міжнародного загальновизнаного цифрового сертифікату вакцинації для водіїв комерційного

транспорту. Також наголошується на віднесенні комерційних автомобільних перевезень до ключових послуг, а професійних водіїв – до працівників життєво важливих галузей. Крім того, зазначалося про пріоритетність вакцинації водіїв в рамках національних програм вакцинації [29].

Що стосується співробітництва з іншими міжнародними організаціями слід відмітити Спільну заяву генеральних секретарів Міжнародного союзу автомобільного транспорту, Постійного секретаріату Міжурядової комісії ТРАСЕКА (ПС МУК ТРАСЕКА), Організації Чорноморського економічного співробітництва (ОЧЕС), Ради з питань співробітництва тюркських держав (Тюркська рада) та Організації економічного співробітництва (ЕКО) від 15 березня 2021 р., якою організації наголошували на визнанні працівників автомобільного транспорту «ключовими працівниками» та на присвоєнні їм такого ж захисту, що й іншим працівникам життєво важливих служб під час пандемії, включаючи пріоритет вакцинації [29].

Вплив наслідків пандемії зумовив активізацію діяльності транспортної сфери і в межах Європейського Союзу. В рамках ЄС було створено рекомендації для сприяння безперешкодному руху вантажів, доступності товарів та основних послуг в межах Транс'європейської опорної транспортної мережі (TEN-T). Введені рекомендації створені для сприяння особам, які здійснюють постачання необхідних товарів (водіям і всім, хто задіяний в міжнародних автомобільних перевезеннях). Були надані рекомендації щодо: особливостей здійснення перетину кордону водіями вантажних транспортних засобів; дотримання дистанціювання; спрощення процедур оформлення необхідних документів при перетині кордону тощо [57].

Пандемія також вплинула на діяльність Міжнародного транспортного форуму, на офіційному веб-сайті якого публікуються огляди запроваджених заходів, зумовлених пандемією щодо пасажирських перевезень в Європі, а також обмеження, тимчасові винятки та відступи від існуючих правил у зв'язку з COVID-19 [58].

Отже, пандемія COVID-19 справила вагомий вплив не лише на розвиток міжнародних стандартів у сфері повітряного та морського транспорту, під впливом опинилася також і сфера міжнародних автомобільних перевезень. В першу чергу, для нормативно-правового забезпечення даної сфери важливими є рекомендації ВООЗ щодо здійснення міжнародних подорожей та перевезень. Для забезпечення санітарно-епідеміологічної безпеки міжнародних автомобільних перевезень значну роль відіграють регіональні комісії ООН, серед яких ЄЕК ООН, в рамках якої створюються настанови щодо безпеки роботи водіїв та здійснення міжнародних вантажних і пасажирських автомобільних перевезень.

Крім того, простежується активізація діяльності МСАТ у створенні рекомендацій та забезпеченні належного регулювання сфери міжнародних автомобільних перевезень. В рамках організації регулярно оновлюються також настанови санітарно-епідеміологічного спрямування. Важливим є й співробітництво Міжнародного союзу автомобільного транспорту з іншими міжнародними універсальними та регіональними організаціями, включаючи організації в сфері транспорту. В рамках такої співпраці створюються та удосконалюються настанови щодо нагальних питань, серед яких визнання водіїв ключовими працівниками, пріоритетність вакцинації тощо.

РОЗДІЛ 3

ЗАСТОСУВАННЯ МІЖНАРОДНИХ МЕДИКО-САНІТАРНИХ ПРАВИЛ У ПЕРІОД ПАНДЕМІЇ

Міжнародні медико-санітарні правила, які було прийнято ВООЗ у 2005 році становлять правову основу міжнародного регулювання та контролю за забезпеченням санітарно-епідеміологічної безпеки. Даним міжнародним документом регламентуються основні стандарти щодо попередження розповсюдження хвороб та відповідних механізмів, котрі необхідно вживати при здійсненні міжнародних повітряних, морських та автомобільних перевезень. Саме юридичне спрямування цього документу і визначає важливість та актуальність застосування положень ММСП й під час пандемії COVID-19.

Відповідно до положень статті 2 ММСП: «мета і сфера застосування цих Правил полягають в запобіганні міжнародного поширення хвороб, оберіганні від них, боротьбі з ними і прийнятті відповідних заходів на рівні громадської охорони здоров'я, які співмірні з ризиками для здоров'я населення і обмежені ними і які не створюють зайвих перешкод для міжнародних перевезень та торгівлі» [2]. Саме запобігання створенню зайвих перешкод для міжнародних перевезень і є основним у контексті даної статті, адже це положення повинно безпосередньо виконуватися при здійсненні міжнародних транспортних перевезень, зокрема, й під час пандемії.

Статтею 43 ММСП регламентується, що «держави повинні повідомляти Всесвітню організацію охорони здоров'я про будь-які вжиті ними заходи в галузі охорони здоров'я, які становлять зайві перешкоди для міжнародного руху транспорту, що полягає у затримці в'їзду чи виїзду осіб, які здійснюють міжнародні поїздки, багажу, вантажів, контейнерів, перевізних засобів чи товарів більше ніж на 24 години». Таке повідомлення держави мають подавати разом із «обґрунтуванням з точки зору охорони здоров'я, якщо тільки на них не поширюється дія тимчасової або постійної рекомендації». Крім того, заходи

охорони здоров'я, вжиті державами, повинні відповідати рекомендаціям ВООЗ, хоча державам і дозволяється вводити додаткові заходи за певних обставин [2].

Важливість дотримання та застосування Міжнародних медико-санітарних правил з початку пандемії неодноразово наголошувалася ВООЗ шляхом прийняття відповідних рекомендацій, настанов та спільних заяв, в яких організація про це зазначала.

Слід відмітити, що всі заходи, які вживаються на міжнародному рівні ВООЗ та іншими міжнародними організаціями задля протидії поширення та боротьби із хворобою базуються саме на положеннях ММСП. Зокрема, норми Міжнародних медико-санітарних правил були згадані й при оголошенні ВООЗ спалаху нового коронавірусу як «надзвичайної ситуації, що має міжнародне значення» 30 січня 2020 р. На основі ММСП були також видані відповідні тимчасові рекомендації для держав [18]. Всесвітня організація охорони здоров'я керувалася положеннями ММСП й при визначенні спалаху коронавірусу як пандемії.

В межах ВООЗ регулярно розроблюються та оновлюються рекомендації стосовно здійснення міжнародних подорожей різними видами транспорту під час пандемії, які ґрунтуються на положеннях ММСП. Першим таким документом стали «Поради ВООЗ щодо міжнародних подорожей та торгівлі в контексті спалаху пневмонії, спричиненої новим коронавірусом в Китаї» від 10 січня 2020 р., в якому зазначаються настанови щодо особливостей виявлення симптомів хвороби на борту літака або судна. В даному випадку рекомендується використовувати зразок Морської медико-санітарної декларації (Додаток 8 ММСП) або частину загальної декларації повітряного судна (Додаток 9 ММСП). Посилаючись на ММСП, Всесвітня організація охорони здоров'я зауважує про необхідність: забезпечення належним обладнанням пункти в'їзду, транспортні засоби та пункти виїзду; забезпечення виконання передбачених процедур та передавання інформації про хворих пасажирів; безпечного транспортування пасажирів із симптомами хвороби до

відповідних лікарень тощо. Наступними рекомендаціями від 24 та 27 січня 2020 р. ВООЗ залишила незмінними настанови від 10 січня 2020 р. щодо здійснення зазначених механізмів та процедур відносно хворих пасажирів на борту літака чи судна [26].

У документі «Ключові міркування щодо репатріації та карантину мандрівників під час спалаху нового коронавірусу 2019-нКоВ» від 11 лютого 2020 р. ВООЗ зазначила, що держави повинні інформувати про введення додаткових заходів у сфері охорони здоров'я, які суттєво перешкоджають міжнародним перевезенням, відповідно до положень статті 43 ММСП. Крім того, зазначалося про обов'язок держав сповіщати населення завчасно та ефективно з дотриманням принципів, які описані положеннями статті 3 Міжнародних медико-санітарних правил. Також було підкреслено можливість держави, відповідно до статті 31 ММСП та національного законодавства зобов'язувати пасажирів пройти додаткові заходи щодо охорони здоров'я, задля запобігання поширення хвороби. При відсутності відповідного закону, який би регламентував положення стосовно карантину, держави мають забезпечити надзвичайні протоколи щодо цього питання. До того ж, наводяться рекомендації щодо особливостей розміщення пасажирів, які не мають відповідних симптомів на карантин, керуючись положеннями ММСП [59].

В «Оновлених рекомендаціях ВООЗ щодо міжнародних перевезень під час спалаху COVID-19» від 29 лютого 2020 р. організація нагадує про дотримання ММСП при введенні запобіжних заходів, контролювання та реагування щодо міжнародного розповсюдження хвороб, уникаючи зайвого втручання у міжнародний рух транспорту та торгівлю. ВООЗ зазначила, що при здійсненні таких заходів держави повинні надати протягом 48 годин з моменту впровадження таких заходів відповідну інформацію щодо здійснених дій. Крім того, вкотре говориться про те, що саме становить собою термін «зайве втручання», тобто, відмову у в'їзді або виїзді для пасажирів, багажу, вантажів, контейнерів, товарів або їх затримку [26]. У «Санітарно-

епідеміологічних аспектах відновлення міжнародних пасажирських перевезень» від 30 липня 2020 р. зазначається про особливості скоординованого відстеження шляхом обміну інформацією через відповідну мережу національних координаційних центрів ММСП. Також надавалися рекомендації щодо: здійснення інспекції суден та видачі сертифікатів санітарної обробки суден; дотримання прав пасажирів при застосуванні будь-яких заходів щодо охорони здоров'я; переліку обмежень, які держави не повинні вводити [25].

У «Міркуваннях щодо впровадження підходу, заснованого на оцінці ризику, до міжнародних подорожей у контексті COVID-19» від 16 грудня 2020 р. ВООЗ зазначила, що відповідно до Міжнародних медико-санітарних правил, держави можуть застосовувати заходи щодо зменшення ризику, обмежуючи міжнародний рух транспорту лише якщо такі заходи є обґрунтованими та не становлять зайвого втручання в міжнародні перевезення та торгівлю. Також зазначалося, що держави можуть запровадити обмеження на здійснення пересування та відповідні карантинні заходи для подорожуючих, що прибувають із держав з більшою кількістю захворювань [28]. Знову ж таки, наведені рекомендації базуються виключно на положеннях Міжнародних медико-санітарних правил.

В нещодавніх рекомендаціях щодо здійснення подорожей «Тимчасовий документ: міркування щодо підтвердження вакцинації проти COVID-19 для міжнародних мандрівників» від 5 лютого 2021 р., представлені настанови щодо можливого запровадження державами-учасницями вимог для підтвердження вакцинації проти COVID-19 для міжнародних мандрівників, що виїжджають або прибувають, відповідно до положень ММСП. При введенні в майбутньому такої вимоги, керуючись міжнародними Медико-санітарними правилами, вакцини повинні бути обов'язково схвалені ВООЗ, мати належну якість та бути доступними у всьому світі для захисту всього населення від міжнародного поширення захворювання [54]. Зазначені рекомендації ВООЗ стосовно здійснення міжнародних поїздок під час

пандемії та положення, на які посилається організація при наданні таких рекомендацій демонструє те, що Міжнародні медико-санітарні правила продовжують бути важливим документом при регулюванні здійснення міжнародних перевезень, зокрема, й під час пандемії.

Значення ММСП відображається й при співробітництві ВООЗ з різними міжнародними організаціями в сфері транспорту шляхом прийняття спільних заяв. Одним із перших таких документів стала Спільна заява ВООЗ та ІМО від 13 лютого 2020 р., в якій організації закликають: дотримуватися «вільної практики» щодо суден, згідно статті 28 ММСП; наслідувати встановлені принципи щодо всіх мандрівників та попереджувати зайві затримки суден, осіб і майна, що на них знаходяться. Заходи, що створюють перешкоди для міжнародного морського судноплавства, регулюються положеннями ММСП, включаючи вимоги, які містяться в статті 43 документу [60]. Наступна Спільна заява і рекомендації ВООЗ та ІКАО від 6 березня 2020 р., в якій ВООЗ рекомендує запроваджувати заходи щодо охорони здоров'я, пропорційні ризикам для здоров'я населення та відповідно до положень ММСП [27].

Варто також зазначити й про «Спільну заяву ВООЗ, ІМО та МОП щодо медичних посвідчень моряків, санітарні сертифікати суден та медичну допомогу морякам у контексті пандемії COVID-19» від 22 квітня 2020 р., в якій містяться тимчасові рекомендації, які регламентуються в деяких міжнародних документах, згідно з положеннями ММСП та Додатком 3 до них. Зокрема, деталізуються особливості застосування Свідоцтва про санітарну обробку судна, Свідоцтва про звільнення від контролю за санітарною обробкою судна тощо і зазначається про період їх дієвості. Урядам держав рекомендується вимагати подання Морської медико-санітарної декларації із усіх прибуваючих суден. За відсутності обґрунтованої підозри або підтвердження щодо COVID-19 на борту, відповідним адміністраціям рекомендується здійснити подовження зазначених сертифікатів та повідомити власників суден, моряків і відповідні адміністрації щодо цього. Подовженими в цьому сенсі можуть бути: діючий медико-санітарний сертифікат на один місяць один або кілька разів, за

умови, що жоден уповноважений порт вздовж маршруту судна не здійснюватиме перевірку та видачу відповідних сертифікатів; і за умови, що таке подовження не виходить за межі чинної надзвичайної ситуації у сфері охорони здоров'я, що викликає міжнародне занепокоєння [13]. Всі зазначені рекомендації та вимоги базуються виключно на нормах, які регламентуються Міжнародними медико-санітарними правилами.

Однією із нещодавніх є Спільна заява ІКАО, МОП, ІМО, МОМ, ВООЗ від 25 березня 2021 р. щодо пріоритетності вакцинації від COVID-19 для моряків та льотних екіпажів, в якій вказується про важливість вакцинації працівників повітряного та морського транспорту, проте, питання щодо цього досі є невизначеними відповідно до положень Міжнародних медико-санітарних правил [42]. Тобто, ВООЗ не лише видає самостійно розроблені рекомендації, але й активно співпрацює з різними транспортними міжнародними організаціям задля вироблення та удосконалення відповідних рекомендацій та настанов.

Крім актів Всесвітньої організації охорони здоров'я та її співробітництва з міжнародними транспортними організаціями, необхідність впровадження та дотримання положень ММСП неодноразово наголошувалася і на рівні відповідних міжнародних організацій в сфері транспорту. Серед таких організацій слід виділити Міжнародну організацію цивільної авіації, Міжнародну асоціацію повітряного транспорту, Міжнародну морську організацію, Міжнародний союз автомобільного транспорту тощо.

На рівні ІКАО настанови щодо дотримання Міжнародних медико-санітарних правил публікуються на офіційному веб-сайті організації. Зокрема, наголошується на тому, щоб «Договірні держави не забороняли повітряним суднам здійснювати рейси до будь-якого міжнародного аеропорту з міркувань громадської охорони здоров'я, якщо такі дії не застосовуються відповідно до Міжнародних медико-санітарних правил ВООЗ». Також зазначається про дотримання положень статті 43 ММСП, яка регламентує особливості

здійснення інформування про додатково вжиті заходи, що суттєво перешкоджають міжнародним перевезенням [61].

Деякі положення стосовно дотримання Міжнародних медико-санітарних правил містяться й у «Декларації Ради ІКАО щодо нового коронавірусу (COVID-19)» від 9 березня 2020 р., в якій наголошується на підтримці настанов ВООЗ у проведенні власної оцінки ризику і відповідним чином здійсненні адаптування застосовуваних заходів, беручи до уваги положення ММСП 2005 р. [34]. Крім того, ІКАО неодноразово зазначала про виконання положень Міжнародних медико-санітарних правил у зверненнях до держав-членів через відповідні листи та електронні бюлетені. Зокрема, в державному листі від 13 лютого 2020 р. ІКАО відмітила про дотримання зобов'язань держав відповідно до ММСП щодо інформування ВООЗ про застосування додаткових заходів у сфері охорони здоров'я, які можуть суттєво вплинути на міжнародні перевезення. В державному листі від 23 вересня 2020 р. «Управління пасажирями із підозрою на зараження COVID-19» вказується, що держави повинні розглядати випадки підозри на захворювання в аеропортах відповідно до встановлених механізмів та керуючись положеннями ММСП [36]. Також ІКАО неодноразово зазначала про дотримання Міжнародних медико-санітарних правил 2005 р. в своїх електронних бюлетенях до держав-членів. Зокрема, так наголошувалося в електронному бюлетені від 24 січня 2020 р. [37].

У «Керівництві щодо тестування і заходів управління факторами ризику при міжнародних операціях» (Дос 10152) від 23 листопада 2020 р., регламентуються вимоги стосовно впровадження карантинних заходів відносно пасажирів. Зазначається, що «держави, які впроваджують карантин для прибуваючих пасажирів, повинні здійснювати це у відповідності до статті 43 ММСП». В даній статті зазначено, що такі додаткові заходи щодо охорони здоров'я повинні базуватися на наукових принципах та підкріплюватися відповідними доказами ризику для здоров'я людей, якщо Міжнародними медико-санітарними правилами це не обмежується. Крім того, відповідно до

положень ММСП зазначаються особливості тривалості карантинного періоду. Також вказано, якщо в майбутньому буде запроваджено вимогу щодо підтвердження вакцинації проти COVID-19 для міжнародних мандрівників, відповідно до положень ММСП, вакцини повинні бути схвалені ВООЗ та реєструватися згідно механізму, який зазначений в Додатку 6 до Міжнародних медико-санітарних правил [62].

В межах Міжнародної асоціації повітряного транспорту також неодноразово наголошувалося про необхідність виконання ММСП. Наприклад, в «Керівництві щодо наземного обслуговування під час COVID-19» зазначається про дотримання відповідних вказівок та рекомендацій ВООЗ, зокрема, положень Міжнародних медико-санітарних правил [44].

Виконання положень Міжнародних медико-санітарних правил також простежується і на рівні Міжнародної морської організації через прийняття відповідних рекомендацій та публікації циркулярних листів. Вперше про дотримання ММСП організація зазначила в циркулярному листі від 2 березня 2020 р. «Оперативні міркування щодо управління справами / спалахом захворювання COVID-19 на суднах». Наголошувалося на здійсненні негайного повідомлення капітаном судна відповідний портовий орган охорони здоров'я при виникненні будь-якої підозри захворювання на COVID-19, відповідно до вимог, що викладені в ММСП [28]. Також, слід зазначити про циркулярний лист від 9 жовтня 2020 р., що містить «Інструкції Міжнародної палати судноплавства для судових операторів щодо захисту здоров'я моряків». Тут регламентується, що дані інструктивні матеріали також базуються на положеннях Міжнародних медико-санітарних правил 2005 р. [63]. В циркулярному листі «Керівництво ВООЗ щодо сприяння заходам охорони здоров'я на вантажних та риболовних суднах» від 26 серпня 2020 р. зазначено вимоги до держав-членів щодо визначення портів, які будуть надавати медичний огляд та медичну допомогу для хворих мандрівників. Крім того, наводилися вимоги до капітанів суден, які повинні повідомляти

компетентний орган охорони здоров'я про будь-який випадок підозри захворювання на COVID-19 [28].

Із нещодавніх таких документів слід виділити циркулярний лист від 8 лютого 2021 р. «Керівництво для держав прапора щодо обмежень та поновлення сертифікатів під час пандемії COVID-19», в якому регламентуються вимоги стосовно особливостей здійснення подовження медичних посвідчень моряків, сертифікатів щодо їх підготовки та кваліфікації, а також санітарних сертифікатів суден, що теж повинно відповідати положенням Міжнародних медико-санітарних правил [64]. Крім того, вимоги стосовно дотримання Міжнародних медико-санітарних правил та норм, які в них зазначені під час пандемії неодноразово публікувалися в інших циркулярних листах та зверненнях до держав-членів.

Дотримання Міжнародних медико-санітарних правил має також важливе значення і при правовому регулюванні та здійсненні міжнародних вантажних та пасажирських автомобільних перевезень. Доказом цього є розміщення на офіційному веб-сайті Міжнародного союзу автомобільного транспорту посилання на сайт Всесвітньої організації охорони здоров'я, де публікуються останні оновлення та рекомендації щодо вживання відповідних заходів у відповідь на стрімке поширення хвороби, зокрема, через сферу транспорту та міжнародних перевезень. Такі рекомендації та настанови ґрунтуються на положеннях Міжнародних медико-санітарних правил, про що ВООЗ неодноразово нагадує [29]. До рекомендацій, які є важливими і для сфери автомобільного транспорту, слід віднести недопущення зайвих обмежень на перевезення, введення обмежень лише обґрунтовано та вчасно про це інформувати тощо.

Варто зазначити також про діяльність Комітету з питань внутрішнього транспорту в межах ЄЕК ООН, яким було прийнято проєкт резолюції «Укріплення надійної пов'язаності внутрішнього транспорту в надзвичайних ситуаціях: наполегливий заклик до узгоджених дій» від 15 січня 2021 р. Незважаючи на те, що в даному документі не вказується прямо на дотриманні

норм Міжнародних медико-санітарних правил, важливим є положення, в якому зазначено про «розвиток практичного співробітництва та регулярні обміни з відповідними допоміжними органами Всесвітньої організації охорони здоров'я та Міжнародної організації праці, а також Європейської програми щодо транспорту, навколишнього середовища та охорони здоров'я в цілях вирішення питань, що стосуються охорони здоров'я та безпеки транспортних послуг, пасажирів і персоналу, що бере участь в перевізній діяльності» [55]. З цього можна зробити висновок, що діяльність Комітету з питань внутрішнього транспорту базується також і на положеннях Міжнародних медико-санітарних правил.

Незважаючи на постійне застосування та ґрунтування на положеннях Міжнародних медико-санітарних правил при вживанні всіх необхідних заходів, пандемія COVID-19 виявила слабкі місця та проблеми у міжнародному підході щодо управління надзвичайними ситуаціями в сфері охорони здоров'я. ММСП не вдалося в повній мірі досягти встановленої цілі – контролювати поширення серйозної загрози здоров'ю населення, уникаючи зайвого втручання у міжнародний рух та торгівлю [65]. Саме на основі цього і з'явилася необхідність у перегляді ефективності діяльності та можливого удосконалення положень ММСП.

Ідея можливого покращення та зміни положень Міжнародних медико-санітарних правил була озвучена Генеральним директором ВООЗ на брифінгу для ЗМІ щодо COVID-19 7 вересня 2020 р. Зазначалося про початок діяльності Комітету з перегляду функціонування ММСП 2005 р. під час реагування на COVID-19, завданням якого було здійснення оцінки функціонування ММСП під час пандемії та надання рекомендацій щодо внесення будь-яких змін, які є необхідними [66]. На рівні Комітету простежується плідна діяльність у даному напрямку. Зокрема, неодноразово проводилися відповідні засідання, на яких обговорювалися організаційні та технічні питання, а також пріоритетні напрями діяльності щодо перегляду ММСП [67]. Першим документом, який прийняв Комітет став «Тимчасовий звіт про прогрес Комітету з перегляду

функціонування ММСП під час реагування на COVID-19» від 12 січня 2021 р., в якому були наведені попередні висновки щодо удосконалення положень ММСП задля підготовки кращого реагування світу на можливі наступні пандемії та виклики, спричинені ними. Зокрема, наголошувалося на важливості: своєчасного оповіщення та обміну інформацією між державами; впровадження та діяльності відповідних координаційних центрів на національному рівні держав; оцінці доцільності впровадження заходів охорони здоров'я щодо міжнародних перевезень, відповідно до ММСП; застосування цифрових технологій для забезпечення безпеки міжнародних поїздок [68].

30 квітня 2021 р. було прийнято «Звіт Комітету з перегляду функціонування Міжнародних медико-санітарних правил 2005 р.», в якому було наведено рекомендації стосовно покращення та удосконалення функціонування ММСП. Комітет зазначив, що «Міжнародні медико-санітарні правила наразі відповідають своїй первинній меті й на даному етапі вони не потребують серйозних поправок». Проте, наголошувалося на оновленні зобов'язань згідно положень ММСП щодо: здійснення повідомлень та обміну інформацією між державами та ВООЗ; надання достатньої інформації; більш наполегливого застосування положень ММСП в рамках ВООЗ; пріоритетності вживання заходів охорони здоров'я щодо забезпечення безпеки подорожей та торгівлі. Також наголошувалося на: підвищенні відповідальності у впровадженні ММСП; удосконаленні підзвітності для оцінки та покращення дотримання вимог ММСП; особливостях раннього попередження, повідомлення та реагування; застосуванні принципу обережності при здійсненні заходів, пов'язаних з подорожами; посиленні скоординованої глобальної співпраці задля удосконалення готовності та реагування на пандемію [69]. Тобто, оновлення та зміна положень Міжнародних медико-санітарних правил не є необхідними у попередженні поширення та боротьбі з пандемією COVID-19, важливим є лише більш ефективно впровадження та

застосування Міжнародних медико-санітарних правил, а також дотримання рекомендацій та настанов, виданих в межах ВООЗ.

Здійснений аналіз особливостей застосування Міжнародних медико-санітарних правил в період пандемії, дає змогу дійти до висновку, що таке застосування присутнє і воно є досить активним. В першу чергу, це простежується на діяльності та співробітництві Всесвітньої організації охорони здоров'я. У видаваних ВООЗ рекомендаціях та настановах неодноразово наголошувалося на необхідності дотримання державами положень ММСП, зокрема, й при здійсненні міжнародних подорожей та перевезень. Крім того, важливість виконання положень Міжнародних медико-санітарних правил підкреслювалася й у спільних заявах, які здійснювала ВООЗ з міжнародними організаціями в сфері транспорту, серед яких ІМО та ІКАО.

Слід відмітити, що в межах Міжнародної організації цивільної авіації, Міжнародної асоціації повітряного транспорту, Міжнародної морської організації та Міжнародного союзу автомобільного транспорту також постійно доводиться до відома держав-членів необхідність виконання настанов ВООЗ та відповідних положень Міжнародних медико-санітарних правил.

В період пандемії виникло також питання ефективності та можливої зміни положень ММСП і діяльність щодо цього питання була зосереджена в рамках спеціального Комітету. Однак, в результаті своєї роботи, Комітет з перегляду функціонування ММСП дійшов до висновку, що Міжнародні медико-санітарні правила не потребують прийняття нових чи зміни існуючих положень, важливим є лише їх ефективне впровадження та дотримання.

ВИСНОВКИ

Підсумовуючи все вищезазначене, слід зробити висновок, що виникнення і стрімке поширення пандемії COVID-19 досить сильно відобразилося на діяльності різних сфер міжнародного співіснування. І чи не найбільше пандемія вплинула безпосередньо на сферу міжнародного транспорту, а також на стандарти, які регулюють здійснення міжнародних перевезень.

Історично система регулювання санітарно-епідеміологічних норм у сфері транспорту є досить детально регламентованою. Перші міжнародні санітарні угоди в сфері транспорту було прийнято у ХІХ столітті. Основним документом, який містить санітарно-епідеміологічні положення і направлений на регулювання безпеки міжнародних транспортних перевезень є Міжнародні медико-санітарні правила 2005 р. Даний документ неодноразово піддавався перегляду до прийняття сучасної його редакції.

Система регулювання міжнародних стандартів у сфері транспорту є досить детально регламентованою як прийнятими раніше міжнародними документами, так і діяльністю міжнародних організацій. Крім Міжнародних медико-санітарних правил важливу роль у забезпеченні санітарно-епідеміологічної безпеки в сфері транспорту відіграє діяльність ВООЗ, в рамках якої розробляються рекомендації та настанови щодо здійснення міжнародних транспортних перевезень. Для сфери повітряного транспорту основним документом є Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р., а також додатки до неї. Особливе регулятивне значення покладається на діяльність ІКАО, в межах якої розробляються Стандарти та Рекомендована практика. У сфері морського транспорту основним документом виступає Конвенція ООН з морського права 1982 р., а також деякі інші міжнародні конвенції, які регламентують окремі положення стосовно санітарно-епідеміологічної безпеки. Безумовною є діяльність ІМО у створенні відповідних рекомендацій та керівних принципів для держав-членів. Що

стосується сфери автомобільного транспорту, то існують деякі конвенції, що містять окремі важливі положення, серед яких Конвенція про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу 1997 р. та ін. Серед міжнародних організацій слід виділити ЄЕК ООН та Міжнародний союз автомобільного транспорту, в межах яких створюються деякі настанови стосовно забезпечення санітарно-епідеміологічної безпеки міжнародних автомобільних перевезень.

Передумовами впливу на теперішній розвиток міжнародних стандартів у сфері транспорту стало виникнення та становлення пандемії COVID-19 як глобальної загрози для всього міжнародного співтовариства і провідну роль в цьому сенсі відіграє діяльність ВООЗ, в рамках якої було оголошено стрімке поширення хвороби «надзвичайною ситуацією міжнародного значення» та визнано COVID-19 пандемією. Знаковою подією стало прийняття Резолюції Всесвітньої асамблеї охорони здоров'я, якою наголошувалося на співробітництві держав та міжнародних організацій у боротьбі із хворобою та її наслідками. Крім того, на рівні ВООЗ з початку пандемії видаються рекомендації щодо здійснення міжнародних подорожей та перевезень різними видами транспорту, а також акти співробітництва з різними міжнародними організаціями, що справило вагомий вплив на подальший розвиток міжнародних стандартів на рівні відповідних транспортних організацій.

Проявом впливу пандемії на розвиток міжнародних стандартів у сфері повітряного транспорту, в першу чергу, стала активізація співпраці ІКАО з ВООЗ у створенні інструктивних матеріалів та рекомендацій через Механізм CAPSCA, який об'єднує також інші організації. Важливим нововведенням стало створення в межах ІКАО Робочої групи з питань авіаційного відновлення (CART), якою приймаються правила та рекомендації стосовно здійснення міжнародних перевезень. В межах CART було прийнято інструктивний рекомендаційний документ, яким впроваджуються оновлені санітарно-епідеміологічні рекомендації, розділені за чотирма модулями (аеропорти, літаки, екіпаж, вантажний модуль). Документом було регламентовано: особливості здійснення дезінфекції аеропортів та літаків;

фізичного дистанціювання; посадки та висадки пасажирів; розподілу місць; захисту персоналу; поведження з хворими пасажирами; здійснення навантажень та розвантажень тощо. Наведені рекомендації регулярно оновлюються в світлі нових викликів та загроз. Зокрема, документ доповнювався настановами щодо: сертифікації екіпажів; здійснення тестування, вакцинації; створення Коридору громадського здоров'я (PHS), задля якого впроваджений Імплементацийний пакет (iPack). Вироблення нових рекомендацій у сфері авіації здійснюється також шляхом співробітництва з іншими міжнародними організаціями, результатом якого стала актуалізація питань стосовно визнання авіаційного персоналу «ключовими працівниками», цифровізації митних процедур, пріоритетності вакцинації для екіпажів. Крім того, нововведенням стало створення спеціального механізму для виявлення відмінностей від стандартів ІКАО, які можуть виникнути при вживанні пом'якшувальних заходів державами.

Пандемія також вплинула на розвиток міжнародних стандартів у сфері морського транспорту. Такий вплив відобразився на діяльності ІМО, а також на активізації її співробітництва з іншими міжнародними організаціями. Питаннями, які потребували врегулювання під впливом пандемії стали: зміна та репатріація екіпажів на морських суднах; визнання моряків ключовими працівниками; пріоритетність вакцинації; надання своєчасної медичної допомоги морякам; безпека здійснення судноплавства. Деякі питання піднімалися не лише в межах ІМО, але й на рівні інших міжнародних організацій. Слід зазначити й про плідну нормотворчу діяльність ІМО, якою з початку пандемії публікуються циркулярні листи з відповідними рекомендаціями для держав-членів. Зокрема, це рекомендації щодо: засобів захисту; соціального дистанціювання; температурного скринінгу; тестування; приєднання та виходу з суден; запобігання зараженню на суднах; сертифікації моряків; збільшення використання цифрової документації тощо. В рамках ІМО було створено Ініціативну групу дій у кризовій ситуації для моряків (SCAT) задля моніторингу та співробітництва у вирішенні нагальних проблем.

ІМО також співпрацює з іншими міжнародними організаціями щодо регулювання питань, які становлять надзвичайну важливість під час пандемії.

Сферу автомобільного транспорту також не оминули вплив та наслідки, які зумовлені пандемією COVID-19. Санітарно-епідеміологічну основу даної сфери, як і сфер повітряного та морського транспорту становить нормотворча діяльність ВООЗ. Незважаючи на відсутність спеціалізованої установи ООН у сфері автомобільного транспорту, відповідні функції виконуються в рамках регіональних комісій. Наприклад, простежується діяльність в межах Комітету з внутрішнього транспорту ЄЕК ООН, яким приймаються документи щодо: співробітництва та координації держав; сприяння введення визначених заходів у протидії пандемії; розвитку співробітництва з ВООЗ, МОП та іншими організаціями щодо вживання заходів охорони здоров'я в сфері транспорту, включаючи безпеку пасажирів та персоналу, що задіяний в міжнародних перевезеннях. Важливою в даній сфері є діяльність неурядових міжнародних транспортних організацій, серед яких Міжнародний союз автомобільного транспорту, в межах якого простежується удосконалення діяльності та створення рекомендацій під впливом COVID-19. Серед настанов, які були створені в рамках організації слід виділити: рекомендації для водіїв вантажівок та автобусів під час COVID-19; рекомендації щодо перетину кордону; настанови стосовно соціального дистанціювання для колективного пасажирського транспорту тощо. Важливим питанням для сфери автомобільного транспорту стало також визнання водіїв «ключовими працівниками», надання їм пріоритету при вакцинації. Крім того, простежується удосконалення санітарно-епідеміологічного регулювання автомобільних перевезень і шляхом співробітництва МСАТ з іншими міжнародними органами та організаціями, серед яких ГА ООН, МОП, Міжнародна федерація транспортників тощо.

Варто зазначити, що особливої актуальності та значення в період пандемії для забезпечення санітарно-епідеміологічної безпеки в сфері транспорту набули Міжнародні медико-санітарні правила. В першу чергу, на

необхідності їх застосування неодноразово наголошувала ВООЗ при розробці рекомендацій щодо здійснення міжнародних подорожей і перевезень. Важливість застосування ММСП підтверджується й при співробітництві ВООЗ з міжнародними транспортними організаціями через прийняття спільних заяв та настанов. Серед таких організацій слід виділити ІКАО, ІМО та ін. Крім того, необхідність дотримання положень ММСП зазначалася й при створенні рекомендацій безпосередньо в межах зазначених організацій, включаючи ЄЕК ООН та МСАТ. В період пандемії також постало питання ефективності Міжнародних медико-санітарних правил і можливого перегляду їх положень. Задля цього було створено спеціальний Комітет з перегляду функціонування ММСП, завданням якого стали аналіз ММСП та оцінка їх положень. Однак, Комітет в результаті своєї діяльності прийшов до висновку, що Міжнародні медико-санітарні правила не потребують зміни чи удосконалення, необхідно лише ефективно впроваджувати та дотримуватися чинних положень.

Отже, пандемія COVID-19 значно вплинула на розвиток та удосконалення міжнародних стандартів у сфері транспорту, що проявилось в активізації діяльності та співробітництві міжнародних універсальних та регіональних організацій. Саме на рівні таких організацій і було створено значний масив міжнародних санітарно-епідеміологічних норм та рекомендацій, які спрямовані на безпечне здійснення міжнародних транспортних перевезень навіть під час пандемії.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. WHO Director-General's statement on IHR Emergency Committee on Novel Coronavirus (2019-nCoV) [Electronic resource] // The official site of WHO. – Access mode: [https://www.who.int/director-general/speeches/detail/who-director-general-s-statement-on-ihr-emergency-committee-on-novel-coronavirus-\(2019-ncov\)](https://www.who.int/director-general/speeches/detail/who-director-general-s-statement-on-ihr-emergency-committee-on-novel-coronavirus-(2019-ncov))
2. Міжнародні медико-санітарні правила (2005 р.) [Електронний ресурс] // Офіційний сайт ВРУ. – Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/897_007#Text
3. Хендель Н. В. Деякі факти про Міжнародні медико-санітарні правила / Н. В. Хендель. 7 травня 2020 р. [Електронний ресурс] // Інформаційне агентство «Українське право». – Режим доступу: https://ukrainepravo.com/international_law/public_international_law/deyaki-fakty-pro-mizhnarodni-medyko-sanitarni-pravyla/
4. Медведева М. А. Роль міжнародного права в боротьбі з інфекційними захворюваннями [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://lomonosov-msu.ru/archive/Lomonosov_2007/25/madved1@i.com.ua.pdf
5. Грабовська Г. М. Особливості міжнародних повітряних перевезень / Г. М. Грабовська // Науковий простір Європи: VIII Міжн. наук. конф., 5 квітня 2012 р.: тези доп. – Перемишль: Студія, 2012. – С. 86–89.
6. Короткий Т. Р. Коронавірус & міжнародна авіація / Т. Р. Короткий, Н. В. Хендель. 11 лютого 2020 р. [Електронний ресурс] // Інформаційне агентство «Українське право». – Режим доступу: https://ukrainepravo.com/international_law/public_international_law/koronavirus-mizhnarodna-aviatsiya/
7. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. [Електронний ресурс] // Офіційний сайт ВРУ. – Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text

8. Назарчук І. Інтерв'ю: Міжнародне право в ситуації пандемії: перші уроки і перспективи / І. Назарчук // Український часопис міжнародного права: наук.-практ. журн. – 2020. – № 2. – С. 28-35.

9. Бабін Б. В. Міжнародне транспортне право: [підручник] / Б. В. Бабін. – Одеса: Фенікс, 2014. – 198 с.

10. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 р. [Електронний ресурс] // Офіційний сайт ВРУ. – Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_057

11. International Maritime Organization (IMO) Circular Letter No. 4204/Add.1 on COVID-19 [Electronic resource] // The official site of IMO. – Access mode: https://www.classnk.or.jp/hp/pdf/activities/covid-19/phl/ma_2020-12.pdf

12. Білляр К. Л. Загальна характеристика правотворчої діяльності Міжнародної морської організації (ІМО) / К. Л. Білляр // Часопис Київського університету права. – 2015. – № 1. – С. 289-293.

13. A Joint Statement on medical certificates of seafarers, ship sanitation certificates and medical care of seafarers in the context of the COVID-19 pandemic, 22 April 2020 [Electronic resource] // The official site of WHO. – Access mode: [https://www.who.int/docs/default-source/coronaviruse/2020-04-22-ilo-who-imo-joint-statement-on-medical-certificates-of-seafarers-ship-sanitation-certificates-22-april-sg-\(003\).pdf?sfvrsn=6afdd464_2](https://www.who.int/docs/default-source/coronaviruse/2020-04-22-ilo-who-imo-joint-statement-on-medical-certificates-of-seafarers-ship-sanitation-certificates-22-april-sg-(003).pdf?sfvrsn=6afdd464_2)

14. Конвенція про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу [Електронний ресурс] // Офіційний сайт ВРУ. – Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/997_034#Text

15. Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП) 1975 року [Електронний ресурс] // Офіційний сайт ВРУ. – Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_012#Text

16. Стрілок І. І. Вплив пандемії COVID-19 на транспортну сферу як основну ланку забезпечення міжнародної торгівлі / І. І. Стрілок, В. В. Шкляр // Ризики в системі сучасних міжнародних економічних відносин: виклики та

можливості: матеріали наук.-практ. конф., 26-27 листопада 2020 р. – К.: Київський національний університет ім. Тараса Шевченка, 2020. – С. 115-118.

17. Международные медико-санитарные правила (2005 г.). Второе издание [Электронный ресурс] // Официальный сайт ВОЗ. – Режим доступа: <https://www.who.int/ru/publications/i/item/9789241580410>

18. Novel Coronavirus (2019-nCoV). Situation Report – 10 [Electronic resource] // The official site of WHO. – Access mode: https://www.who.int/docs/default-source/coronaviruse/situation-reports/20200130-sitrep-10-ncov.pdf?sfvrsn=d0b2e480_2

19. COVID-19: The first documented coronavirus pandemic in history [Electronic resource] // The official site of Science Direct. – Access mode: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2319417020300445>

20. Жукорська Я. М. Пандемія COVID-19 та її можливі наслідки для системи ООН / Я. М. Жукорська // Часопис Київського університету права. – Київ, 2020. – №2. – С. 444-447.

21. Global humanitarian response plan COVID-19 [Electronic resource] // The official site of UN. – Access mode: https://interagencystandingcommittee.org/system/files/2020-03/Global%20Humanitarian%20Response%20Plan%20COVID-19_1.pdf

22. WHO Director-General calls on G20 to Fight, Unite, and Ignite against COVID-19 [Electronic resource] // The official site of WHO. – Access mode: <https://www.who.int/news/item/26-03-2020-who-s-director-general-calls-on-g20-to-fight-unite-and-ignite-against-covid-19>

23. Statement on the third meeting of the International Health Regulations (2005) Emergency Committee regarding the outbreak of coronavirus disease (COVID-19) [Electronic resource] // The official site of WHO. – Access mode: [https://www.who.int/news/item/01-05-2020-statement-on-the-third-meeting-of-the-international-health-regulations-\(2005\)-emergency-committee-regarding-the-outbreak-of-coronavirus-disease-\(covid-19\)](https://www.who.int/news/item/01-05-2020-statement-on-the-third-meeting-of-the-international-health-regulations-(2005)-emergency-committee-regarding-the-outbreak-of-coronavirus-disease-(covid-19))

24. COVID-19 response [Electronic resource] // The official site of WHO. – Access mode: https://apps.who.int/gb/ebwha/pdf_files/WHA73/A73_R1-en.pdf

25. Санитарно-эпидемиологические аспекты возобновления международных пассажирских перевозок [Электронный ресурс] // Официальный сайт ВОЗ. – Режим доступа: <https://www.who.int/ru/news-room/articles-detail/public-health-considerations-while-resuming-international-travel>

26. Coronavirus disease (COVID-19) travel advice [Electronic resource] // The official site of WHO. – Access mode: <https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/travel-advice>

27. ICAO/WHO Joint Statement on COVID-19 [Electronic resource] // The official site of ICAO. – Access mode: <https://www.icao.int/Security/COVID-19/PublishingImages/Pages/Statements/Joint%20ICAO-WHO%20Statement%20on%20COVID-19.pdf>

28. Coronavirus disease (COVID-19) Pandemic [Electronic resource] // The official site of IMO. – Access mode: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Coronavirus.aspx>

29. Coronavirus (COVID-19) information hub [Electronic resource] // The official site of IRU. – Access mode: <https://www.iru.org/covid19>

30. Режим, применяемый в отношении лиц, совершающих поездки с симптомами заболевания, в пунктах пропуска – международных аэропортах, морских портах и наземных пунктах пропуска через государственную границу – в связи со вспышкой коронавирусной инфекции COVID-19 [Электронный ресурс] // Официальный сайт ВОЗ. – Режим доступа: <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/331003/WHO-2019-nCoV-POEmgmt-2020.1-rus.pdf>

31. How Covid-19 will change air travel as we know it [Electronic resource] // The official site of BBC. – Access mode: <https://www.bbc.com/future/article/20200709-how-covid-19-will-change-air-travel-as-we-know-it>

32. CAPSCA [Electronic resource] // The official site of ICAO. – Access mode: <https://www.icao.int/safety/aviation-medicine/Pages/CAPSCA.aspx>

33. COVID-19 Response and Recovery Platform [Electronic resource] // The official site of ICAO. – Access mode: <https://www.icao.int/covid/Pages/default.aspx>

34. Декларация, принятая Советом ИКАО на четвертом заседании 219-й сессии 9 марта 2020 года в связи со вспышкой заболевания, вызванного новым коронавирусом (COVID-19) [Электронный ресурс] // Официальный сайт ИКАО. – Режим доступа: https://www.icao.int/Security/COVID-19/Documents/DEC_RU.pdf

35. Взлет. Инструктивный материал по осуществлению воздушных перевозок во время кризиса общественного здравоохранения, вызванного COVID-19 [Электронный ресурс] // Официальный сайт ИКАО. – Режим доступа: <https://www.icao.int/Security/COVID-19/EBandSL/067r.pdf>

36. State Letters & Electronic Bulletin [Electronic resource] // The official site of ICAO. – Access mode: <https://www.icao.int/Security/COVID-19/Pages/EBandSL.aspx>

37. Эпидемия, вызванная новым коронавирусом в Китае [Электронный ресурс] // Официальный сайт ИКАО. – Режим доступа: <https://www.icao.int/Security/COVID-19/EBandSL/eb006r.pdf>

38. ICAO Manuals [Electronic resource] // The official site of ICAO. – Access mode: <https://www.icao.int/safety/CAPSCA/Pages/ICAO-Manuals.aspx>

39. New COVID-19 Safety Risk Management [Electronic resource] // The official site of ICAO. – Access mode: https://www.unitingaviation.com/publications/safetymanagementimplementation/content/#/lessons/cHZW4YD184M_KUSyKemRIde_j6NYXjx0

40. Руководство по тестированию и мерам управления факторами риска при международных операциях (Doc 10152) [Электронный ресурс] // Официальный сайт ИКАО. – Режим доступа:

<https://www.icao.int/safety/CAPSCA/PublishingImages/Pages/Electronic-Bulletins-and-State-Letters/eb062r.pdf>

41. Joint Statement [Electronic resource] // The official site of ICAO. – Access mode: <https://www.icao.int/Security/COVID-19/Pages/Statements.aspx>

42. Совместное заявление от 25 марта 2021 года о приоритизации вакцинации от COVID-19 для моряков и летных экипажей [Электронный ресурс] // Официальный сайт ИКАО. – Режим доступа: <https://www.icao.int/Security/COVID-19/PublishingImages/Pages/Statements/%d0%a0%d1%83%d1%81%d1%81%d0%ba%d0%b8%d0%b9.pdf>

43. COVID-19 Contingency Related Differences (CCRD) [Electronic resource] // The official site of ICAO. – Access mode: <https://www.icao.int/safety/COVID-19OPS/Pages/ccrd.aspx>

44. Guidance for ground handling during and post COVID-19 [Electronic resource] // The official site of IATA. – Access mode: https://www.iata.org/contentassets/094560b4bd9844fda520e9058a0fbe2e/ground_handling_guideline_covid.pdf

45. Updated ICAO Recommendations Support Industry Restart [Electronic resource] // The official site of IATA. – Access mode: <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2021-03-12-01/>

46. Shipping and COVID-19: protecting seafarers as frontline workers [Electronic resource] // The official site of Springer Link. – Access mode: <https://link.springer.com/article/10.1007%2Fs13437-020-00217-9>

47. Persons at Sea, International Law and Covid-19 [Electronic resource] // The official site of EJIL: Talk! – Access mode: <https://www.ejiltalk.org/persons-at-sea-international-law-and-covid-19/>

48. Романішина К. Дотримання прав моряків в умовах пандемії COVID-19 / К. Романішина, Ю. Сергєєв // Всеукраїнське професійне юридичне видання «Юридична Газета online». – 27 жовтня 2020 р. [Електронний ресурс].

– Режим доступа: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/morske-pravo/dotrimannya-prav-moryakiv-v-umovah-pandemiyi-covid19.html>

49. Crew changes: A humanitarian, safety and economic crisis [Electronic resource] // The official site of IMO. – Access mode: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/FAQ-on-crew-changes-and-repatriation-of-seafarers.aspx>

50. IMO welcomes UN resolution on keyworker seafarers [Electronic resource] // The official site of IMO. – Access mode: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/44-seafarers-UNGA-resolution.aspx>

51. IMO formally endorses industry COVID-19 crew change protocols [Electronic resource] // The official site of IMO. – Access mode: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/41-crew-change-protocols.aspx>

52. Faqiang L. Safe ports: law, theory, practice under conditions of the COVID-19 pandemic / L. Faqiang, E. Abliakimova // Lex Portus. – 2020. – №4. – P. 7-34.

53. Any Port in a Pandemic: International Law and Restrictions on Maritime Traffic during the COVID-19 Pandemic [Electronic resource] // The official site of Cambridge university. – Access mode: <https://www.cambridge.org/core/journals/canadian-yearbook-of-international-law-annuaire-canadien-de-droit-international/article/abs/any-port-in-a-pandemic-international-law-and-restrictions-on-maritime-traffic-during-the-covid19-pandemic/7253C7F0E7928D4FEE13458F00253B57#article>

54. Interim position paper: considerations regarding proof of COVID-19 vaccination for international travelers [Electronic resource] // The official site of WHO. – Access mode: <https://www.who.int/news-room/articles-detail/interim-position-paper-considerations-regarding-proof-of-covid-19-vaccination-for-international-travellers>

55. Укрепление надежной связанности внутреннего транспорта в чрезвычайных ситуациях: настоятельный призыв к согласованным действиям [Электронный ресурс] // Официальный сайт ЕЭК ООН. – Режим доступа: <https://unece.org/sites/default/files/2021-02/ECE-TRANS-2021-2r.pdf>

56. Help needed for the «heroes» of the road travelers [Electronic resource] // The official site of ILO. – Access mode: https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_776045/lang--en/index.htm

57. Кобилуох О. Я., Гірна О. Б., Гаєва Л. І. Ключові аспекти транспортної логістики в умовах пандемії COVID-19 // Вчені записки ТНУ ім. В. І. Вернадського. Серія: «Економіка і управління». – 2020. – Том 31 (70). № 4. – С. 117-122.

58. Covid-19 Information [Electronic resource] // The official site of ITF. – Access mode: <https://www.itf-oecd.org/road-transport-group/covid-19-road-group>

59. Key considerations for repatriation and quarantine of travelers in relation to the outbreak of novel coronavirus 2019-nCoV [Electronic resource] // The official site of WHO. – Access mode: <https://www.who.int/news-room/articles-detail/key-considerations-for-repatriation-and-quarantine-of-travellers-in-relation-to-the-outbreak-of-novel-coronavirus-2019-ncov>

60. Совместное заявление о мерах реагирования на вспышку коронавирусной инфекции COVID-19, 13 февраля 2020 года [Электронный ресурс] // Официальный сайт ИМО. – Режим доступа: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/RU.pdf>

61. Aviation and COVID-19 [Electronic resource] // The official site of ICAO. – Access mode: <https://www.icao.int/Security/COVID-19/Pages/default.aspx>

62. Doc 10152 Testing and cross-border risk management measures manual [Electronic resource] // The official site of ICAO. – Access mode: [https://www.icao.int/covid/cart/Documents/Doc%2010152_Unedited%20Second%](https://www.icao.int/covid/cart/Documents/Doc%2010152_Unedited%20Second%20Edition.pdf)

[20Edition_Manual%20on%20Testing%20and%20Cross-border%20Risk%20Management%20Measures.pdf](#)

63. Coronavirus (COVID-19) – ICS Guidance for Ship Operators for the Protection of the Health of Seafarers [Electronic resource] // The official site of IMO. – Access mode : <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/COVID%20CL%204204%20adds/Circular%20Letter%20No.4204-Add.4.pdf>

64. Coronavirus (COVID-19) – Guidance for flag States regarding surveys and renewals of certificates during the COVID-19 pandemic [Electronic resource] // The official site of IMO. – Access mode: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/COVID%20CL%204204%20adds/Circular%20Letter%20No.4204-Add.19-Rev.3%20-%20Coronavirus%20\(Covid-19\)%20-%20Guidance%20For%20Flag%20States%20Regarding%20SurveysAnd%20Renewals%20Of%20Cert.pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/COVID%20CL%204204%20adds/Circular%20Letter%20No.4204-Add.19-Rev.3%20-%20Coronavirus%20(Covid-19)%20-%20Guidance%20For%20Flag%20States%20Regarding%20SurveysAnd%20Renewals%20Of%20Cert.pdf)

65. The International Health Regulations (2005), the threat of populism and the COVID-19 pandemic [Electronic resource] // The official site of BMC. – Access mode: <https://globalizationandhealth.biomedcentral.com/articles/10.1186/s12992-020-00600-4>

66. WHO Director-General's opening remarks at the media briefing on COVID-19 – 7 September 2020 [Electronic resource] // The official site of WHO. – Access mode: <https://www.who.int/director-general/speeches/detail/who-director-general-s-opening-remarks-at-the-media-briefing-on-covid-19---7-september-2020>

67. Review Committee on the Functioning of the International Health Regulations (2005) during the COVID-19 Response [Electronic resource] // The official site of WHO. – Access mode: <https://www.who.int/teams/ihr/ihr-review-committees/covid-19/>

68. Interim progress report of the Review Committee on the Functioning of the International Health Regulations (2005) during the COVID-19 Response [Electronic resource] // The official site of WHO. – Access mode:

https://cdn.who.int/media/docs/default-source/emergency-preparedness/b148_19-en.pdf?sfvrsn=c96756bc_1&download=true

69. Report of the Review Committee on the Functioning of the International Health Regulations (2005) during the COVID-19 response [Electronic resource] // The official site of WHO. – Access mode: https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/emergencies/a74_9add1-en.pdf?sfvrsn=d5d22fdf_1&download=true