

УДК 656.025.2(045)

І.Г. Михальченко

*Національний авіаційний університет, м. Київ***ЗАКОНОМІРНОСТІ РЕГУЛЮВАННЯ ГЛОБАЛЬНОГО РИНКУ  
ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

**В статті розглянуто особливості регулювання ринку транспортних перевезень на національному, регіональному, міжнародному рівнях.**

*Ключові слова:* ринок транспортних перевезень, регулювання, національний рівень, регіональний рівень, міжнародний рівень, СНД, ЄС.

**В статье рассмотрены особенности регулирования рынка транспортных перевозок на национальном, региональном, международном уровнях.**

*Ключевые слова:* рынок транспортных перевозок, регулирование, национальный уровень, региональный уровень, международный уровень, СНГ, ЕС.

**The features of transport market governance on national, regional, international levels are analyzed in the article.**

*Key words:* transport market, governance, national level, regional level, international level, CIS, EU.

Зі стрімким поширенням процесів глобалізації в світовому господарстві роль транспорту залишається незмінно високою. В системі глобалізаційних процесів транспорт займає особливе місце – виступає технічним чинником, зміцнюючи зв'язки між найвіддаленішими куточками планети. Однак діяльність міжнародного транспорту неможлива без правил, що її регулюють, які, з одного боку, мають бути справедливими і визнаватися світовою спільнотою, а з іншого – забезпечувати інтереси окремих держав і транспортних компаній. Процес регулювання визначає права і обов'язки учасників перевезення, а також їх відповідальність за невиконання або порушення ними встановлених норм.

Питання регулювання транспортних перевезень вивчалися багатьма дослідниками. Так основи правового регулювання вантажних перевезень досліджував К.В. Холопов, В.М. Ніколашин, О.В. Соколова, Ю.Ф. Кулаєв. Роль та значення державного управління транспортом, аналіз правопорушень на транспорті та відповідальність за їх вчинення висвітлено Е.Ф. Демським, В.К. Гіжевським, А.В. Мілашевичем. Нагірною Я.Я. проаналізовано теоретичні основи формування механізму державного регулювання діяльності підприємств пасажирського транспорту. Крім того окремі аспекти регіонального транспортного співробітництва були досліджені Сьоміним П.А., Філіпенком О.В.

Більшість з дослідників приділяли увагу лише окремим видам транспорту, не аналізуючи весь транспортний ринок в цілому. Крім того, їх основна увага зосереджувалась на дослідженні регулювання транспортних перевезень вантажів, не охоплюючи перевезення пасажирів.

**Мета статті** – дослідити закономірності регулювання глобального ринку транспортних пасажирських перевезень та встановити його особливості на національному, регіональному, міжнародному рівнях.

Правила, що регулюють міжнародні перевезення, розвивались еволюційним шляхом. Спочатку основою для формування загальноновизнаних норм були національні закони і правила, які характеризувалися схожістю за змістом в різних країнах і регіонах. Однак в процесі розвитку внутрішні норми почали зазнавати змін під впливом авторитету норм, закріплених в міжнародних угодах і конвенціях. В даний час взаємозалежність міжнародних і національних норм характеризується їх подібністю та уніфікацією з метою полегшення практичної діяльності перевізників,

з одного боку. З іншого, кожна країна вживає протекціоністські заходи – формуються норми національного законодавства, що надають переваги національним перевізникам та створюють перешкоди для доступу на внутрішній ринок нерезидентів. Таким чином, регулювання внутрішніх транспортних перевезень в різних країнах має свої відмінності, що пояснює різний рівень їх інституціонального забезпечення.

Регулювання глобального ринку транспортних перевезень характеризується системністю, взаємозалежністю та підпорядкованістю. Розглянемо трирівневу систему регулювання, яка складається з наступних рівнів – національного, регіонального, міжнародного.

На національному рівні окремі держави прагнуть захистити свої стратегічно важливі галузі економіки. Законодавство окремих країн відіграє значну роль в регулюванні міжнародних перевезень: по-перше, норми міжнародного права мають недоліки, які можна усунути лише шляхом звернення до національного права окремих держав; по-друге, деякі умови, що пов'язані з договором перевезення, неможливо уніфікувати (наприклад, правила прийому і видачі багажу), і тому вони свідомо залишені для юрисдикції норм національного права; по-третє, міжнародні угоди і конвенції передбачають встановлення, в межах внутрішнього законодавства, спеціальних норм, що відображають особливості міжнародних перевезень і відповідають інтересам конкретних держав [1, с. 215].

Слідування національним правилам при міжнародних перевезеннях реалізується через використання колізійних норм, що визначають, які норми, національні чи іноземні, слід застосовувати у конкретній справі; до яких звертаються у разі відсутності уніфікованих правових норм. Переважно договірні колізійні норми посилаються на вітчизняне законодавство.

Державне регулювання відносин передбачено на всіх видах транспорту. Воно має своїм завданням організаційно забезпечити подальший розвиток та удосконалення діяльності транспорту країни і на цій основі сприяти більш повному задоволенню матеріальних і культурних потреб суспільства.

Щодо державного регулювання у розвинених країнах, то однією з особливостей їх транспортної та тарифної політики є гнучкість регулювання, яке полягає в його посиленні чи послабленні залежно від інфраструктури транспорту, ринкової кон'юнктури, ступеню монополізації ринку, загострення чи послаблення конкуренції на ньому. До спільних рис державного регулювання розвинених країн можна віднести наступні [2, с. 18–19]:

- 1) наявність спеціального транспортного забезпечення;
- 2) відсутність прямого втручання державних органів у діяльність транспортних підприємств;
- 3) наявність розвинутої мережі державних органів, що контролюють і регулюють роботу транспорту від національного до місцевого рівня з чітким законодавчо-закріпленим розподілом повноважень;
- 4) високий рівень організації транспортного ринку з налагодженими механізмами боротьби з монополізацією та необмеженою конкуренцією;
- 5) широкий розвиток форм самоврядування (вплив професійної громадської думки на окремих перевізників через асоціації або інші добровільні організації);
- 6) існування сучасної системи комп'ютерної обробки транспортної інформації, яка дозволяє оптимально регулювати роботу транспорту з використанням раціональних технологій, що інтегровані в логістичні системи товарообігу.

Для забезпечення необхідного рівня транспортного обслуговування в усіх регіо-

нах, галузях економіки і секторах соціальної сфери в країнах з розвинутою економікою застосовують різні форми впливу (регулювання) держави на роботу транспорту. До них відносять заходи з організації транспортного ринку, ліцензійну діяльність, контроль транспортних тарифів, податкове регулювання, фінансування великих проектів, розробку і контроль виконання екологічних стандартів і норм безпеки та охорони праці на транспорті [3].

Таким чином, державне регулювання транспортного ринку є системою впливу на поведінку господарюючих суб'єктів, на транспортний ринок в цілому шляхом зміни законодавства, системи оподаткування, ліцензування транспортної діяльності, перевірки власників транспортних засобів тощо.

Розвиток міжнародної торгівлі та усунення торгівельних бар'єрів підсилює потреби країн до регіональної інтеграції, формування інтеграційного регулювання на регіональному рівні. В рамках регіонального інтеграційного угруповання відбувається поступове стирання національних кордонів, формування єдиної законодавчої бази, формування єдиного ринку і надання преференційного режиму галузям країн, що входять в угруповання [4].

Регіональне регулювання охоплює транспортну політику країн, розташованих в якомусь певному регіоні, в основному в територіальній близькості. Прив'язка до певного простору є відмінною рисою регіонального рівня. Сьогодні у світі нараховується близько 20 економічних регіональних угруповань. Серед них до найбільш ефективно діючих можна віднести: в Західній Європі – Європейський Союз (ЄС); у Північній Америці – Північноамериканську угоду про вільну торгівлю (НАФТА); у Південній Америці – Південний спільний ринок (МЕРКОСУР); в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні – Азіатсько-Тихоокеанське економічне співтовариство (АТЕС); в Південно-Східній Азії – Асоціація країн Південно-Східної Азії (АСЕАН) [5]. Розглянемо регіональне регулювання ринку транспортних послуг країн СНД та ЄС, що справляють суттєвий інтерес для України.

Співдружність Незалежних Держав є одним з діючих в світі міждержавних регіональних економічних об'єднань, розвиток якого лежить в руслі найважливіших світових тенденцій – глобалізації і регіоналізації. Ефективне використання комплексу можливостей внутрішнього і зовнішнього характеру, включаючи взаємовигідне економічне співробітництво, відкриває перед державами-учасниками СНД реальні перспективи динамічного економічного зростання і посилення їх впливу на розвиток світової системи господарювання. В даний час перед СНД гостро постають питання визначення його місця в змінній конфігурації сучасного світу, підвищення конкурентоспроможності національної економіки держав, перетворення Співдружності в регіональне економічне об'єднання, здатне відігравати істотну роль в світовій економіці.

Функціонування і розвиток транспорту в країнах СНД здійснюється відповідно до їх національного законодавства, а також стратегій (концепцій, основних напрямів тощо) в транспортній сфері і взаємопов'язано із загальними напрямками (прогнозами) їх соціально-економічного розвитку, що визначають потреби в транспортних послугах. Узгодженість регіональної транспортної політики забезпечується шляхом координації державами-членами СНД систем державного регулювання і реалізації програм її розвитку, вдосконалення законодавства в області транспорту, а також погодженим використанням транспортно-транзитного потенціалу. При цьому реалізація узгодженої транспортної політики враховує відмінності в сучасному стані транспортних систем країн СНД і спрямована, у тому числі, на їх вирівнювання [6].

Однак сучасна транспортна система СНД не відповідає світовим глобаліза-

ційним процесам на транспорті. Говорячи про місце та роль СНД як провідника на міжнародній економічній арені узгоджених інтересів країн-членів, в такій важливій глобалізаційній сфері як транспорт доводиться констатувати лише формально-правову сторону його діяльності.

До негативних тенденцій на регіональному транспортному ринку країн СНД можна віднести наступні [1, с. 155–156; 6–7]:

1. Забезпечення зростаючого попиту на якісні послуги відбувається за умов недостатнього технічного рівня національних транспортних систем, слабкої організації взаємодії видів транспорту на міждержавному рівні, високої зношеності рухомого складу, накопиченого відставання в області впровадження транспортно-логістичних технологій.

2. Проблеми розвитку транспорту в СНД загострюються із-за існуючих інфраструктурних обмежень, а також різного роду фіскально-адміністративних і технічних бар'єрів, що не дозволяє ефективно реалізувати транзитний потенціал регіону СНД з використанням міжнародних транспортних коридорів, а також забезпечувати достатню транспортну доступність національних територій.

3. У розвитку регіональної співпраці в області транспорту при реалізації багатосторонніх транспортно-економічних проектів не використовується програмно-цільовий підхід для створення міждержавного механізму вирішення питань взаємоу'язки ресурсів, визначення виконавців і термінів здійснення заходів.

4. Національні транспортні системи окремих країн не можуть конкурувати і кооперуватися з транспортними комплексами країн Європейського союзу на міжнародному ринку транспортних послуг, що пов'язано з незадовільним станом перших.

5. Існує потреба в подальшій розробці і реалізації єдиної, погодженої транспортної політики країн СНД. У основу цієї політики мають бути закладені критерії ефективності господарювання, орієнтовані на споживача.

6. Спроби самостійного вирішення окремими країнами складних транспортних проблем погіршують передумови успішного розвитку національних економічних систем. Це зумовлює економічну доцільність розширення транспортного співробітництва як умови для найбільш ефективного використання кожною країною продуктивних сил і сировинних ресурсів та найкращої економічної адаптації транспортного комплексу до сучасного ринку транспортних послуг.

Незважаючи на розглянуті проблеми, країни СНД зацікавлені в подальшій лібералізації транспортно-економічних зв'язків між собою і країнами ЄС, Північної та Південної Америки, Азії, Балтійського та Чорноморського регіонів. Країнами вже підписано значна кількість правових актів у сфері транспорту. Крім того, в межах транспортної системи СНД взаємодіють транспортні комплекси, які в минулому були частинами єдиної транспортної сфери, об'єднаної єдиною транспортно-економічною територією, а також єдиною законодавчою, економічною, виробничо-технологічною та організаційною системами. Даний факт є позитивною передумовою ефективного протікання інтеграційних процесів в сфері транспорту.

Перейдемо до розгляду регіонального регулювання ринку транспортних послуг країн ЄС. Транспортна політика ЄС ґрунтується на принципах лібералізації і гармонізації. З одного боку, загальна транспортна політика знімає обмеження для різних видів транспорту, що існують між країнами, з іншого, встановлює єдині правила діяльності на ринку, що стосуються професійної кваліфікації, безпеки, соціального забезпечення і зобов'язань перед державою.

Правовою основою транспортної політики ЄС є розділ V третьої частини консо-

лідованого Амстердамського договору про заснування Європейського Співтовариства, де найбільш важливі є статті 70, 71 та 80. Саме вони визначають правові засади транспортної політики, якої повинні дотримуватись держави-члени під час реалізації заходів у сфері транспорту [8, с. 9].

Основні зусилля ЄС у питаннях транспортної політики зосереджені в напрямках, які тісно пов'язані між собою та включають: створення транс'європейської мережі, перерозподіл балансу між видами транспорту; забезпечення необхідного фінансування інфраструктури; захист навколишнього середовища; підвищення рівня безпеки на дорогах; здійснення спеціальних програм тощо.

Однак регіональному транспортному ринку ЄС також характерні негативні тенденції. Найвні показники зростання обсягів дорожнього руху в багатьох країнах розглядаються як «нестійкі». Невдалі спроби встановити зв'язок між плануванням землекористування й транспортною політикою були в багатьох випадках причиною неефективного управління транспортними потребами суспільства (або повною відсутністю такого управління). В багатьох країнах затори на дорогах розглядаються як дуже серйозна проблема. В екологічно чутливих регіонах неможливо здійснювати будівництво нових об'єктів транспортної інфраструктури внаслідок підвищеного шуму, просторових обмежень або негативного впливу руху транспорту. Шумове забруднення, спричинене експлуатацією автомобільного транспорту й вантажного залізничного транспорту, є серйозною проблемою.

Таким чином, рівень регіонального регулювання ринку транспортних перевезень залежить від ефективності спільної транспортної політики держав-членів регіонального об'єднання, від зацікавленості та дієвості кожної окремої країни. Рівень регіонального регулювання країн ЄС є значно вищий, порівняно з країнами СНД, що пояснюється рівнем економічного розвитку країн регіону в цілому, кількістю розроблених правових актів та ефективністю проведення спільної транспортної політики.

В умовах поглиблення процесів глобалізації і взаємозалежності між державами багатосторонні правила можуть забезпечити більш збалансовані та ефективні рамки для міжнародного співробітництва, ніж ті, які передбачені лише в двосторонніх або регіональних угодах. Міжнародний рівень регулювання дозволяє створити основу для глобального співробітництва. Взаємодія держав на міжнародному рівні регулювання в рамках універсальних і спеціалізованих міжнародних організацій дозволяє усувати проблеми, вирішити які неможливо на регіональному і національному рівнях [4].

Особливістю міжнародного регулювання є те, що основні питання перевезень встановлюються в міжнародних угодах (транспортних конвенціях), що містять уніфіковані норми, які однозначно визначають умови міжнародних перевезень. В даному випадку основними суб'єктами є міжнародні організації (універсальні і спеціалізовані), які впливають на розвиток глобального транспортного ринку в цілому.

Кожен вид транспорту має свої особливості, які в першу чергу стосуються технічної і комерційної експлуатації. Неможливо створити єдину правову норму, яка б відображала і враховувала специфіку одночасно, наприклад, морського і повітряного видів транспорту. Тому міжнародні транспортні угоди і конвенції розроблені для кожного виду транспорту окремо, хоча останніми роками впроваджуються уніфіковані нормативні акти, наприклад для інтермодальних перевезень.

Відповідно до загальноприйнятого принципу систематизації міжнародних пра-

вил за об'єктом регулювання угоди та конвенції поділяють на сім груп [1, с. 211]. До першої групи відносять угоди про загальні принципи діяльності окремих видів транспорту. Вони містять правові основи сполучень, наприклад правовий статус транспортних коридорів країн, та техніко-технологічні вимоги здійснення перевезень, наприклад правила організації руху і технічні стандарти транспортних засобів. До них належать Чиказька конвенція про міжнародну цивільну авіацію (1944 р.), Женевська конвенція про правовий режим морських просторів (1958 р.), Конвенція про дорожній рух (1968 р.) та ін.

До другої групи відносять угоди стосовно організації міжнародного сполучення. В основному вони є двосторонніми, тобто складаються між двома країнами, та містять основи організаційно-правового характеру, без яких неможливо здійснювати перевезення в міжнародному сполученні. Сторони угод встановлюють для конкретного типу транспорту порядок здійснення перевезень та операцій, що з ними пов'язані: маршрути перевезень; регулярні лінії і перевізників, що працюють на них; умови розрахунків; процедури дотримання різного роду формальностей (пограничних, митних, санітарних і ін.); порядок стягування податків і зборів, та ін.

Третя група угод є основною. Вона містить угоди і конвенції, що відносяться до міжнародного приватного права. Кожен з міжнародних договорів встановлює порядок складання та виконання договору міжнародного перевезення на окремому магістральному типі транспорту та в змішаному сполученні. Умови перевезень пасажирів та вантажу різними типами транспорту докорінно відрізняються між собою і тому регламентовані відповідно в різних міжнародних договорах, за винятком Варшавської конвенції (1929 р.) та її протоколів. Основними міжнародними конвенціями, що регулюють перевезення пасажирів, являються:

- на морському транспорті – Афіньська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу (1974 р.). Регламентує правила перевезення морем пасажирів та їх багажу. Застосовується до будь-якого міжнародного перевезення, якщо судно йде під прапором держави, яка є стороною конвенції, або зареєстроване в такій державі; або договір перевезення укладено в державі, яка є стороною конвенції; або відповідно до договору перевезення місце відправлення або місце призначення знаходяться в державі, яка є стороною конвенції. В ній визначаються межі відповідальності перевізника та пасажирів, термін позовної давності та ін. [9];

- на залізничному транспорті – Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) (1980 р.). Встановлює єдиний правопорядок для перевезень пасажирів, багажу і вантажів у прямому міжнародному залізничному сполученні між державами-учасницями. Додаток А даної конвенції стосується умов перевезення пасажирів і відомий як Єдині правила Міжнародної пасажирської конвенції (КІВ) [10];

- на автомобільному транспорті – Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу (КАПП) (1973 р.). Застосовується до будь-якого договору автомобільного перевезення пасажирів і їхнього багажу транспортними засобами, коли в договорі зазначено, що перевезення здійснюється територією принаймні двох держав, і що пункт відправлення або пункт призначення, чи той і інший знаходяться на території однієї з договірних держав. Визначає межі відповідальності перевізника, необхідні транспортні документи, умови претензій та позовів [11];

- на авіаційному транспорті – Варшавська конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень (1929 р.) зі змінами в Гаазькому протоколі (1955 р.). Застосовується до будь-якого міжнародного пере-

знення людей, багажу чи вантажу, визначає необхідні перевізні документи, відповідальність перевізника, містить постанови щодо змішаних перевезень [12]; Монреальська конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень (1999 р.) – регулює умови міжнародних повітряних перевезень, є альтернативним нормативним актом по відношенню до документів Варшавської системи. Це означає, що кожна країна повинна зробити вибір відносно участі в тій або іншій нормі міжнародного повітряного права [13].

До четвертої групи відносяться угоди про тарифи на перевезення. Вони найчастіше укладаються на залізничному транспорті та містять не лише правила встановлення тарифів, конкретні ставки провізних платежів, зборів і штрафів, але і правила перевезень, що не відображені в міжнародних угодах та конвенціях.

П'ята група угод містить норми, розроблені для полегшення перевезень. Угоди укладаються у вигляді двосторонніх міжурядових договорів, містять норми, що скасовують митні формальності, або спрощені процедури огляду і оформлення документів. Крім того, країни домовляються про пільгові режими оподаткування та спільне використання транспортних засобів та устаткування.

Угоди, що регламентують специфічні аспекти транспортної діяльності, відносять до шостої групи. Вони містять міжнародні договори, що регламентують особливі види транспортних послуг або що створюють базу для одноманітності специфічних правил і умов. Такими вважають угоди про чартерні перевезення, про рятування на морі, Йорк-Антверпенські правила про загальну аварію (1994 р.) та ін.

До останньої, сьомої групи належать угоди правоохоронного характеру. Інтенсифікація транспортної діяльності вимушує світову спільноту приймати заходи, направлені на захист довкілля, учасників транспортного процесу, третіх осіб. Відносно останніх можна відзначити міжнародні договори, що передбачають обов'язкове страхування перевізником цивільної відповідальності перед третіми особами.

Розглянуті групи в сукупності формують міжнародний рівень регулювання та мають першочергове значення для перевізників, пасажирів та судовласників на глобальному ринку транспортних перевезень.

**Висновки.** Регулювання глобального ринку транспортних перевезень здійснюється на трьох рівнях – національному, регіональному, міжнародному, які в сукупності формують глобальну систему регулювання. Кожен рівень відіграє важливу роль в процесі регулювання, оскільки охоплює різні аспекти діяльності. Національний рівень – це рівень окремої держави, тому ефективність регулювання залежить від державних транспортних інститутів, їх систем контролю та рівня санкцій за порушення встановлених норм. Регіональний рівень охоплює групи країн, які формують спільну транспортну політику для всього регіону. Міжнародний рівень регулювання встановлює норми, принципи, стандарти, які поширюються на весь глобальний транспортний простір, і є обов'язковими для виконання. Отже, регулювання глобального ринку транспортних перевезень є складним процесом, який охоплює як уніфіковані правила, які поширюються на всі держави, так і специфіку окремих країн.

#### Бібліографічні посилання і примітки

1. Сервис на транспорте: учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / [В.М. Николашин, Н.А. Зудилин, А.С. Сеницына и др.]; под ред. В.М. Николашина. – 3-е изд., испр. – М.: Академия, 2008. – 272 с.

2. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р. // Відомості Верховної Ради України. 1994. – №51. – 446 ст. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=232%2F94-%E2%F0>
3. Соловійова О.О. Загальний курс транспорту: конспект лекцій / О.О. Соловійова, Л.А. Яценко. – К.: НАУ, 2007. – 92 с.
4. Лисица Е.С. Уровни регулирования естественных монополий в мировой экономике (на примере железнодорожного транспорта) / Е.С. Лисица // Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності. – 2010. – Т.1. – Режим доступу: [http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc\\_Gum/Traeviv/2010\\_1/40.pdf](http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Traeviv/2010_1/40.pdf)
5. Ситнік І.В. Регіональні інтеграційні об'єднання: передумови і завдання створення / І.В. Ситнік // Проблемы и перспективы развития сотрудничества между странами Юго-Восточной Европы в рамках Черноморского экономического сотрудничества и ГУАМ. – 2009. – Т.1. – С. 323–328.
6. Решение Экономического совета Содружества Независимых Государств о проекте Приоритетных направлений сотрудничества государств-участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 года (Москва, 20 июня 2008 года) [Электронный ресурс] // Професійна юридична система «Мега-НАУ». – Режим доступу: <http://zakon.nau.ua/doc/?uid=1014.6159.0>
7. Сёмин П.А. Развитие международного транспортного сотрудничества в СНГ в условиях глобализации / П.А. Сёмин // Транспорт: наука, техника, управление. – 2006. – №5. – С. 16–20.
8. Правове регулювання сфери транспорту в Європейському Союзі та в Україні: в 2-х т. / [В.А. Андрєєнков, С.В. Голікова, О.М. Григоров та ін.]; за ред. В.Г. Дідика. – Т. 1. – К.: ТОВ «Ніка-Прінт», 2006. – 392 с.
9. Афіньська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року [Електронний ресурс] / Законодавство України. – Режим доступу: [http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=995\\_094](http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=995_094)
10. Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) від 9 травня 1980 року [Електронний ресурс] / Професійна юридична система «МЕГА-НаУ». – Режим доступу: <http://zakon.nau.ua/doc/?uid=1014.2999.0>
11. Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу (КАПП) [Електронний ресурс]: онлайн каталог законодавства України, УССР, СССР, міжнародних організацій «Юр-Инфо: нормативные акты». – Режим доступу: <http://www.yur-info.org.ua/doc/186168.jsp>
12. Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень зі змінами відповідно до глави I Гаагського протоколу [Електронний ресурс] / Професійна юридична система «МЕГА-НаУ». – Режим доступу: [http://zakon.nau.ua/doc/?code=995\\_181](http://zakon.nau.ua/doc/?code=995_181)
13. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень [Електронний ресурс] / Законодавство України. – Режим доступу: [http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=995\\_594](http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=995_594)

*Надійшла до редколегії 12.05.2011*