

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

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ
Завідувач кафедри
_____ О.В. Стрельцова
« ____ » _____ 2022 р.

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

Тема: Особливості правового регулювання міжнародних транспортних відносин

Виконавець: Сухонос Тарас Вікторович

Науковий керівник: професор кафедри міжнародного права та порівняльного правознавства доктор юридичних наук Стрельцова О.В

Нормоконтролер: викладач кафедри міжнародного права та порівняльного правознавства Головатенко М.Ю

Київ, 2022

ЗМІСТ

ВСТУП	2
РОЗДІЛ 1. ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ ВІДНОСИН	6
1.1. Загальні засади правового регулювання міжнародних транспортних відносин.....	6
1.2. Роль міжнародних транспортних організацій в правовому регулюванні транспортних перевезень	9
1.3. Види транспортних перевезень та правові підстави їх здійснення	12
Розділ 2. ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ТОВАРНИХ ТРАНСПОРТНИХ ВІДНОСИН	16
2.1. Загальний огляд товарних транспортних перевезень: правова характеристика	16
2.2. Міжнародні авіаційні перевезення товарів: характеристика, проблематика та правове регулювання	20
2.3. Аналіз міжнародних договорів у сфері автомобільних, залізничних та морських перевезень.....	26
РОЗДІЛ 3. ПРАВОВІ ЗАСАДИ МІЖНАРОДНОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ПЕРЕМІЩЕННЯ	33
3.1. Пасажирські права в системі права Європейського союзу.....	33
3.2. Вплив Афіїнської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу на міжнародне судноплавство.	38
3.3. Міжнаціональна система залізничного транспорту: від 19 сторіччя до сьогодення.....	42
3.4. Вплив міжнародних санкцій на транспортні перевезення (на прикладі РФ)	51
ВИСНОВОК	60
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	63

ВСТУП

Актуальність обумовлена декількома факторами, найголовнішим з яких є ріст глобалізації, в особливості в європейському регіоні, в якому країни після Другої Світової та розвалу Радянського Союзу з кожним роком все більше консолідуються задля протидії зовнішнім загрозам, в особливості – Російській Федерації та Китаю.

Першочергово, консолідація відбувається з метою економічної вигоди, чому, не в останню чергу, сприяє уніфікація законів в сфері торгівлі та переміщення товарів з метою їх продажу. Уніфікація законів транспортного перевезення на пряму впливає на об'єм торгівлі, адже чим більш прості та зрозумілі правила, тим менше часу продавець витрачає на простій, тим більше товару він зможе продати та тим більше податків він сплатить, що підуть, в тому числі, на інструменти захисту від зовнішніх загроз.

Також, велика частина роботи присвячена аналізу становлення та розвитку інституту економічних санкцій під час військових конфліктів – темі, яка найбільш актуальна на фоні вторгнення Російської Федерації в Україну. На фоні цієї війни можна зробити багато висновків і про ефективність економічних заходів як превентивного заходу запобігання війни, так і про санкції, як інструмент завершення війни в умовах її активної фази, адже Російська Федерація була об'єктом і першого типу економічного впливу після окупації Кримського півострова та військової підтримки сепаратистів на східних теренах України, і є об'єктом другого типу під час сьогоденного повномасштабного вторгнення.

Робота побудована на аналізі наукових статей та юридичної літератури з таких тем, як міжнародні авіаційні, морські та наземні перевезення пасажирів, інтермодальні перевезення товарів, історія міжнародних економічних санкцій, історія міжнародних організацій з регулювання міжнародних транспортних

відносин. Були опрацьовані праці наступних вчених, які розглядали схожі теми: Горян Е.В., Григоров О.М., Деркач Е.М., Дикань О.В., Диколенко О.Г., Ганич Л.Н., Єр'оміна М.О., Тройнікова О.М., Сапронова О.М., Ілюшина Т.В., Каліна Н.В., Савич О.С., Каспрук О.С., Кравчук Ю.Б., Курбатова Я.М., Липинська О.А., Логінова М.М., Лотоцька В.М., Маловацький О.В., Мануїлова К.В., Раскалей М.О., Старицька О.О. та інші. Серед зарубіжних вчених, питання розглядали наступні: Анісімова В.С., Бамбаева Н.Я., Валієв В.І., Внукова О.С., Гладських Е.Ю., Гриванов Р.І., Жиряков І.Г., Іосіфов В.В., Мажоріна М.В., Мальцева А.А. та інші.

Крім робіт вчених, також велику увагу було приділено аналізу положень та передумов ухвалення наступних міжнародно-правових актів: Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року, Європейська угода про міжнародне перевезення небезпечних вантажів 1957 року, Конвенція Організації Об'єднаних націй про договори повністю або частково морського міжнародного перевезення вантажів 2008 року, Конвенція про Міжнародну морську організацію 1948 року, Конвенція про міжнародні залізничні перевезення 1980 року та багато інших.

Об'єктом є документи, які регулювали міжнародні транспортні відносини у минулому; документи, які регулюють міжнародні транспортні відносини у наш час; праці видатних вчених в сфері дослідження міжнародних транспортних відносин з метою встановлення тенденцій розвитку правового регулювання цієї галузі міжнародного права

Предметом є: структура міжнародних договорів з питань авіаційних, морських, наземних та інтермодальних перевезень; передумови укладання перших міжнародних договорів та їх вплив на подальший хід історії; роль міжнародного транспортування в економіці країн; дослідження впливу економічного тиску на військові амбіції країн-агресорів в історії та в наш час; правове регулювання інституту економічних санкцій; передумови та наслідки

створення перших міжнародних організацій з питань регулювання міжнародних транспортних відносин та уніфікації законодавства в сфері міжнародного транспортного переміщення.

Метою є дослідження структури міжнародних договорів з питань міжнародного переміщення товарів та пасажирів з ціллю розуміння їх впливу на економічне благополуччя регіону, в якому вони задіяні та розуміння їх недоліків задля покращення у майбутньому. Також, метою є дослідження ролі економічних санкцій як інституту протидії війни задля аналізу ефективності цієї форми примусу.

Завдання:

1. Аналіз структури міжнародної системи міжнародних інтермодальних перевезень;
2. Дослідження структури міжнародних організацій в сфері контролю якості та безпеки різних типів міжнародних перевезень;
3. Дослідження процесів з уніфікації правового регулювання міжнародних перевезень в рамках Європи;
4. Аналіз положень основних міжнародно-правових актів, які стосуються міжнаціональних перевезень;
5. Дослідження історії міжнародних організацій, задачами яких є догляд за безпекою міжнародних переміщень;
6. Визначення проблем, які існують в рамках сучасного міжнародного перевезення;
7. Дослідження історії використання транспортних обмежень відносно країн-агресорів;
8. Аналіз ефективності впливу на держави-агресори через обмеження транспортних перевезень;

Методологію роботи складають загальнонаукові та спеціальні юридичні інструменти. Основним в роботі є системний метод, який є ключовим для

розуміння структури та форми численних міжнародно-правових актів, які складають міжнародну систему транспортного законодавства. Крім того, останній розділ дослідження цілком побудований історичному та порівняльно-правовому методі, оскільки розуміння ролі економічних санкцій в історії є ключовим для розуміння міжнародного політичного клімату в наш час.

Структура роботи обумовлена її метою, завданнями та предметом дослідження. Дипломна робота складається із вступу, трьох розділів, якими охоплюються вісім підрозділів, висновків та списку використаних джерел, в який входять п'ятдесят вісім робіт. Загальний обсяг дипломної роботи – 73 сторінок, у тому числі 11 сторінок списку використаних джерел.

РОЗДІЛ 1. ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ ВІДНОСИН

1.1. Загальні засади правового регулювання міжнародних транспортних відносин

Транспортна система складається з безлічі різних модальних мереж, які забезпечують мобільність та доступність для користувачів транспортної системи. У багатьох країнах світу дорожня мережа є основним засобом перевезення людей та вантажів, у той час як в інших країнах важливими транспортними засобами є пішохідно-велосипедна мережа, міська транспортна мережа, внутрішня та прибережна водна мережа, залізнична мережа та авіаційна мережа. Однак багато поїздок вимагають використання більше ніж одного виду транспорту. Таким чином, мультимодальна перспектива транспортної системи - це та, у якій користувачеві транспортної системи доступні кілька видів транспорту. Місця, де з'єднуються різні модальні мережі, називаються інтермодальними терміналами або пересадочними пунктами, які, якщо вони не спроектовані та не керуються ефективно, можуть перешкоджати роботі транспортної системи. Інтермодальність також розглядається з точки зору державної політики як засіб заохочення мандрівників або вантажоперевізників до використання комбінації видів транспорту для поїздки, які разом скорочують споживання палива та викиди забруднюючих речовин та відповідають іншим цілям, таким як зменшення заторів на дорогах.

Унімодальне (юнімодальне) перевезення – це перевезення вантажів одним видом транспорту та одним або декількома перевізниками. Інтермодальне перевезення – це перевезення вантажів з перевалкою між декількома видами транспорту, коли один із перевізників організує все транспортування від пункту походження через один або кілька пунктів перевалки до кінцевого пункту [5, с. 194]. Інтермодальне перевезення може бути визначене як перевезення людини

або вантажу з пункту відправлення до пункту призначення з використанням послідовності принаймні двох видів транспорту, при цьому перехід з одного виду транспорту на інший здійснюється на інтермодальному терміналі. Концепція застосовується для широкого кола перевезень, серед них: перевезення вантажів у контейнерах з використанням комбінації автомобільних, залізничних та морських перевезень, спеціальні залізничні послуги для перевезення великої кількості контейнерів та трейлерів на великі відстані; міжнародний рух товарів за допомогою комбінації приватного та громадського транспорту, і так далі.

В інтермодальних ланцюжках зустрічаються консолідовані транспортні системи, в яких один транспортний засіб або колона служить для перевезення вантажів для різних клієнтів з, можливо, різними початковим пунктом відправлення і кінцевим пунктом призначення, а також індивідуальні транспортні перевізники, які надають спеціалізовані послуги кожному конкретному клієнту. Вантажні перевезення є типовим прикладом індивідуального перевезення. При дзвінку замовника диспетчер призначає на завдання машину та водія. Вантажівка переміщується у вказане клієнтом місце, завантажується, а потім переміщується у вказане місце призначення, де вона розвантажується. Потім водій дзвонить диспетчеру, щоб повідомити своє місце та запросити нове завдання. Диспетчер може призначити нове завдання, попросити водія переїхати порожнім у нове місце, де попит має з'явитися у найближчому майбутньому, або попросити водія почекати та подзвонити пізніше. Таким чином, вантажний перевізник працює в дуже динамічному середовищі, де мало що відомо про майбутній попит, затримки очікування в місцях розташування клієнтів та точне місце завантажених. Крім того, час, доступний диспетчеру для прийняття рішення про наступне завдання у відповідь на запит клієнта або водія, як правило, дуже короткий. Сервіс індивідуальний для кожного клієнта, і своєчасне призначення транспортних

засобів під вигідні запити є дуже важливим. Отже, розробка ефективних стратегій та розподілу ресурсів є основою процесу управління.

Морські навігаційні послуги, що надаються орендованими судами, мають більшість динамічних і хаотичних характеристик, які наявні у вантажному перевезенні. Відмінності в часі прибуття більші для морських, ніж для автомобільних перевезень. Час у дорозі і час навантаження або розвантаження набагато більше, що збільшує час, необхідний прийняття рішення відносно наступного завдання. Залізниці також надають індивідуальні послуги, виділяючи складові поїзди окремим відправникам вантажу. Такі рішення закріплюються довгостроковим контрактам, з чого випливає, що попит завжди передбачуваний. Це контрастує зі хаотичним попитом, який є характерним для вантажних та морських перевезень за наймом.

Індивідуальні перевезення не завжди є відповіддю на потреби відправників вантажу. Компроміси між обсягом та частотою перевезень, з одного боку, та вартістю, частотою та часом доставки, з іншого боку, часто диктують використання консолідованих перевезень. Консолідовані вантажоперевезення здійснюються малотоннажними автомобільними перевізниками, залізницями, морськими судноплавними лініями, регулярними та експрес-поштовими службами тощо.

Консолідовані транспортні перевізники тавсі інтермодальні транспортні системи організовані як вузлові мережі. У таких системах послуга надається між певною кількістю пунктів відправлення-призначення. Ця кількість більша, ніж кількість прямих рейсів з пункту відправлення в пункт призначення, що обслуговуються перевізником. Отже, запити з невеликим обсягом спочатку переміщуються в проміжну точку: термінал консолідації або хаб, такий як аеропорт, контейнерний термінал морського порту, залізнична станція або інтермодальна платформа. У хабі всі ці запити об'єднуються у більші потоки, які прямують на інші хаби за допомогою налагоджених перевезень з високою

пропускною здатністю. Неналагоджені перевезення, які часто використовують транспортні засоби меншого розміру, використовуються між хабами та терміналами пункту відправлення та призначення. Коли це виправдано рівнем попиту, між вузлом та регіональним терміналом або між двома регіональними терміналами можуть відбуватися часті перевезення з високою пропускною здатністю. Вантажі доставляються та розподіляються від терміналів відправлення-призначення транспортними засобами, що відпрацьовують або маршрути вивезення та розподілу, або індивідуальні послуги. Автоперевезення збірних вантажів та поштові служби є прикладами першого випадку, залізничні та морські перевезення контейнерів – другим.

1.2. Роль міжнародних транспортних організацій в правовому регулюванні транспортних перевезень

Міжнародні транспортні організації відіграють важливу роль у спрощенні процедур торгівлі, оскільки вони представляють своїх членів на переговорах відносно перевезень, їх правового регулювання, ціни та сприяють захисту прав своїх країн-учасниць. Крім того, в першу чергу, міжнародні транспортні організації сприяють регіональній кооперації. Країни можуть отримати велику користь із співпраці, коли вони розділяють ресурси, такі як річки, рибні угіддя, залізничні сполучення тощо.

Поліпшення транспортування між країнами знаходиться на порядку денному багатьох міжнародних організацій та регіональних груп. Ці організації індивідуально чи спільно ініціюють проекти та програми з покращення транспортування серед своїх членів. В області автомобільного транспорту, особливо для задоволення потреб країн, що не мають виходу до моря, регіональні комісії Організації Об'єднаних Націй визначають транспортні коридори у своїх регіонах у співпраці з регіональними групами та країнами-донорами чи установами. Також країни на регіональному або двосторонньому

рівні ініціюють транскордонні угоди, угоди про транзитну торгівлю для полегшення транспортування. Крім того, міжнародні організації забезпечують фінансування національних або регіональних інфраструктурних проєктів, організують технічну допомогу та проводять дослідження, збирають статистичні дані тощо, для покращення транспорту, особливо в країнах, що розвиваються, і найменш розвинених.

Міжнародна міністерська конференція країн, що не мають виходу до моря, та країн транзиту, що розвиваються, спільно з країнами-донорами та установами була проведена в Алмати, Казахстан, 25-29 серпня 2003 р. з метою вирішення проблем, з якими стикаються країни, що не мають виходу до моря. Вона була першою у своєму роді і надала міжнародному співтовариству унікальну можливість активізувати міжнародну солідарність і партнерство, щоб допомогти країнам, що не мають виходу до моря, ефективно брати участь у міжнародній торговельній системі, у тому числі через створення систем транзиту. Успішно завершивши свою роботу, Конференція міністрів прийняла Алматинську програму дій: задоволення особливих потреб країн, що не мають виходу до моря, в рамках нових глобальних рамок співробітництва в галузі транзитних перевезень між країнами, що розвиваються, не мають виходу до моря, і країнами транзиту, що розвиваються. Управління Високого представництва Організації Об'єднаних Націй щодо найменш розвинених країн підготувало Дорожню карту з реалізації Алматинської програми дій, яку було схвалено на міжвідомчій нараді, скликаній 4 лютого 2004 року.

Головною метою Алматинської програми дій було налагодження партнерських відносин для вирішення конкретних проблем країн, що не мають виходу до моря та країн, що розвиваються, що виникають внаслідок відсутності у них територіального доступу до моря, їх віддаленості та ізоляції від світових ринків. Ця ситуація сприяла їхній відносній бідності, суттєво піднімаючи транспортні витрати та знижуючи їх ефективну участь у міжнародній торгівлі.

Ціллю Алматинської програми було створення нової глобальної основи для розвитку ефективних систем транзитних перевезень у країнах, що не мають виходу до моря, і країнах транзиту з урахуванням інтересів як країн, що не мають виходу до моря, так і країн транзиту. Програма була спрямована на: забезпечення доступу до моря та з моря усіма видами транспорту; скорочення витрат та покращення транспортування з метою підвищення конкурентоспроможності свого експорту; зниження вартості доставки імпорту; вирішення проблеми затримок та невизначеностей на торгових шляхах; зменшення втрат, пошкоджень та псування товарів в дорозі; відкриття шляху для розширення експорту; підвищення безпеки автомобільного транспорту та людей у транспортних коридорах.

Основна мета Конференції Організації Об'єднаних Націй з торгівлі та розвитку полягає у підвищенні внутрішнього потенціалу країн-бенефіціарів для вирішення проблем та використання можливостей, а також для розробки та реалізації власних стратегій розвитку. Конференція Організації Об'єднаних Націй з торгівлі розробляє різноманітні програми та проводить заходи у галузі транспортної логістики та спрощення процедур торгівлі. Мультимодальні перевезення та сприяння торгівлі, порти, модернізація митних служб та електронна комерція є основними напрямками роботи Конференції. Конференція надає технічну допомогу країнам у виявленні проблем та дотриманні вимог для створення сприятливих умов для міжнародної торгівлі. Конференція розробила комп'ютеризовану систему митного управління, Автоматизовану систему митних даних, яка встановлена більш ніж у 70 країнах. Вона також проводить майстер-класи, семінари та навчальні курси з управління портами тощо.

Європейський фонд розвитку є основним інструментом надання допомоги розвитку спільнот у країнах Африки, Карибського басейну та Тихоокеанського регіону, а також у зарубіжних країнах та територіях. Транспорт є важливим

складником фонду. Комісія прагне допомогти країнам-партнерам покращити транспорт як засіб досягнення ширших цілей, таких як скорочення бідності, підтримка економічного зростання та стимулювання соціального розвитку. Він фінансує інфраструктурні проекти, надає технічну допомогу та розробляє програми нарощування потенціалу відповідно до двосторонніх угод між країнами та Європейською комісією. Фонд також надає допомогу на регіональному рівні у Центральній Азії, регіоні Перської затоки тощо.

1.3. Види транспортних перевезень та правові підстави їх здійснення

Міжнародні перевезення охоплюють різні види транспорту та галузей, у тому числі пасажирські та вантажні перевезення повітряним, морським, автомобільним та залізничним транспортом. Сучасна структура контролю за міжнародними повітряними перевезеннями бере свій початок у 1944 році, коли союзні держави на Чиказькій конвенції не змогли дійти згоди у тому, як має працювати система повітряного транспорту після Другої світової війни. На конференції в Чикаго в 1944 р. висловлювалися суперечливі думки відносно того як слід регулювати міжнародний ринок. У дискусіях на з'їзді домінували уряди, які виступали за абсолютний суверенітет повітряного простору над своєю територією. Думки варіювалися від єдиного глобального перевізника під єдиним управлінням до повністю вільного конкурентного ринку.

Конвенція заснувала агентство Організації Об'єднаних Націй, яке переважно займається безпекою, технічними стандартами, збором статистичних даних тощо, а не докладним економічним регулюванням. Вона не досяг великого прогресу щодо прав на перевезення, тому що комерційно важливі третя, четверта і п'ята свободи не були, за деякими незначними винятками, врегульовані на багатосторонній основі, на яку сподівалися. Натомість укладалися двосторонні угоди. Це призвело до виникнення мережі двосторонніх угод про повітряне сполучення - наприклад, Великобританія та США уклали

першу Бермудську угоду у 1946 році. Відповідно до цих угод, дві країни узгодили аеропорти, через які кожна з них могла потрапити на територію іншої, обмежили використання авіакомпаній певних маршрутів та розділили трафік. Як правило, вони мали обмежувальний характер і часто дозволяли використовувати маршрут лише однією авіакомпанією з кожної країни. Це також означало, що оператори п'ятої свободи могли літати задіяними маршрутами лише в тому випадку, якщо влада на обох кінцях погодилася. Ліцензування у повітряній галузі складається з розгляду та прийняття рішень за заявками як національних, так і іноземних авіаперевізників щодо отримання дозволів на надання послуг з комерційних повітряних перевезень на постійній основі протягом тривалого часу [43, с. 62]

Морське транспортування є основою світової торгівлі та глобалізації. Світова торгівля та морський транспорт мають важливе значення для підтримки економічного зростання та поширення процвітання у всьому світі, тим самим виконуючи найважливішу соціальну та економічну функцію. Крім того, морський транспорт є незамінним у стійкій глобальній економіці, оскільки він є найбільш екологічно безпечним видом транспорту як з точки зору енергоефективності, так і з точки зору запобігання забрудненню. Фактично, судноплавство сприяє всім трьом стовпам сталого розвитку: Економічному стовпу, забезпечуючи безпечне та ефективне судноплавство; соціальному стовпу, прямо чи опосередковано підтримуючи кошти для існування всіх економік та людей у всьому світі; екологічному стовпу шляхом захисту морського та атмосферного середовища.

Для підтримки трьох стовпів була створена Міжнародна морська організація як спеціалізована агенція Організації Об'єднаних Націй щодо встановлення глобальних стандартів для міжнародного судноплавства, яка забезпечує координацію для сталого розвитку морського судноплавства та майбутнього морської транспортної системи. Роль організації як довіреного

посередника для глобальних морських стандартів має важливе значення, оскільки система морських перевезень вимагає норм, які є стандартизованими та глобальними за своїм характером, щоб забезпечити рівні умови у всьому світі. Стійка морська транспортна система потребує координації на національному та міжнародному рівнях. На національному рівні координація дій щодо охорони навколишнього середовища завжди повинна враховувати інші стовпи сталого розвитку, а саме соціальні потреби, включаючи здоров'я та безпеку моряків, а також економіку судноплавної галузі. На міжнародному рівні процеси консультацій та координації між урядами та іншими міжурядовими та міжнародними органами повинні слідувати за національною координацією та консультаціями з різними зацікавленими сторонами за допомогою офіційного процесу обговорення у Морській організації. У даний час у відсутність монополії на морське перевезення і за наявності ринкових відносин існує жорстка конкуренція на внутрішньому і зовнішньому ринках між національними і іноземними морськими перевізниками [17, с. 84].

Мета Європейського Союзу щодо розвитку залізничних вантажоперевезень зумовлена переважно проблемами, пов'язаними з енергетикою та захистом навколишнього середовища. Як і у випадку з автомобільним та повітряним транспортом, а також з іншими галузями, дерегулювання та відкриття ринку були основними варіантами політики, обраними Європейським Союзом для сприяння сталому розвитку залізничних вантажоперевезень. Увага Європейського Союзу до конкуренції та відкриття ринку має першорядне значення, оскільки це є попередньою умовою підвищення ефективності у залізничному секторі загалом та у секторі вантажних перевезень зокрема. Проте прогрес у сфері конкуренції та відкриття ринків був нерівномірним у різних державах-членах. Це можна розглядати як пояснення низької частки залізничних вантажоперевезень, що залишається, в Європі. У світлі свого твердого наміру домогтися зростання залізничних

вантажоперевезень, Європейська комісія запровадила рекомендації, які відповідають тим, які вже діють в інших галузях та інших видах транспортної діяльності, щоб стимулювати конкуренцію. Проте, проголошення конкуренції не сприяє зростанню долі ринку перевезень залізниці, оскільки в цій галузі наявні природні монополії через специфіку способу перевезення рейками.

Незалежно від того, як саме сегментувати залізничний сектор, зрештою важливо, виникне конкуренція між операторами чи ні. Так чи інакше, зацікавленим сторонам у залізничному секторі доведеться відмовитися від природної монополії, бо тільки з приходом нових конкурентів може початися будь-який розвиток. Ці нові учасники, що є на різних етапах виробничого процесу залізничного транспорту, є джерелом інновацій, здатних змінити вартість та утримання пропозиції залізничних вантажоперевезень.

Розділ 2. ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ТОВАРНИХ ТРАНСПОРТНИХ ВІДНОСИН

2.1. Загальний огляд товарних транспортних перевезень: правова характеристика

Транспортування є одним із найменш помітних, але критично важливих компонентів світової економіки, яке є опорою широкого спектру пасажирських та індустріальних відносин між країнами. Вантажні перевезення особливо непомітні, навіть враховуючи те, що глобалізація залежить від торгівлі сировиною, деталями та готовою продукцією. Таким чином, суттєва різноманітність та доступність товарів у світовій економіці багато в чому залежать від можливостей їх транспортування.

Незважаючи на свою важливість у сучасній глобальній економіці, міжнародні перевезення з'явилися раніше глобалізації. З того часу, як існувала торгівля, існувала і транспортна діяльність, яка її підтримувала. Одне є причиною іншого: вони обоє взаємозалежні. Змінилася не мета перевезення, а її обсяг, швидкість та ефективність. У міру виникнення економіки та суспільства виникла вісь торгівлі та обігу. Одним із перших великих міжнародних торгових шляхів був Шовковий шлях, назва якого походить від цінного китайського текстилю, що йшов з Азії на Близький Схід та Європу. Шовковий шлях складався з низки стежок, якими йшли каравани через Середню Азію, загальною протяжністю близько 6400 км. Оскільки транспортні можливості були обмежені, перевозилися великі відстані і часто були небезпечними, предмети розкоші були єдиними товарами, якими можна було торгувати. Шовковий шлях також сприяв поширенню ідей та релігій - спочатку буддизму, а потім ісламу, дозволяючи взаємодіяти цивілізаціям Європи, Близького Сходу та Азії. Дорога проіснувала з 2 століття до нашої ери до 15 століття нашої ери,

коли більш ефективний морський транспорт сприяв її занепаду. Таким чином, існувала рудиментарна система міжнародної торгівлі.

До часів другої половини 20-го століття існувало багато міжнародних транспортних систем, які становили основу глобальної транспортної системи та підкріплювалися глобальною телекомунікаційною мережею. Кардинальні зміни мали відбутися у міру того, як розвивалася роль транспорту. Із положення, коли транспорт був простою інфраструктурою, що дозволяє та підтримує торгівлю та мобільність, він став важливим фактором, що формує глобальне виробництво та ринки. Роздробленість виробництва та міжнародний поділ праці збільшили кількість вантажів у обігу. Особливого значення у цьому відношенні мають контейнери. Контейнери, що з'явилися наприкінці 1950-х, стали основними інструментами сучасної міжнародної транспортної системи. Контейнер - це вантажна одиниця, яка має за основну перевагу використання те, що він може перевозитися кількома видами транспорту. Морські, залізничні та автомобільні види транспорту можуть транспортувати контейнери, підвищуючи гнучкість вантажного транспорту, головним чином за рахунок зниження витрат на перевалку та затримки. Контейнеризація підкреслює зв'язок між видами вантажних перевезень.

У галузі міжнародних перевезень були зроблені зусилля з інтеграції окремих транспортних систем за рахунок використання як мінімум двох різних видів транспорту. Це стало відомо як інтермодальні перевезення, що підвищують економічні показники транспортної системи за рахунок найбільш продуктивного використання відповідних видів транспорту. Таким чином, економія на лінійних перевезеннях морського та залізничного транспорту може використовуватись для далеких перевезень, а ефективність вантажних автомобілів забезпечує місцевий розподіл. Вся транспортна послідовність тепер розглядається як єдине ціле, а не як ряд етапів, кожен із яких відзначений окремою операцією з окремими наборами документації та розцінок.

На сьогодні не існує єдиного узагальненого підходу до визначення поняття «мультимодальні перевезення». Окремі дослідники висловлюють думку, що під міжнародними мультимодальними перевезеннями слід вважати такі перевезення, при яких вантаж слідує по території двох або більше держав, які уклали між собою спеціальні угоди. Інші дослідники під мультимодальним перевезенням ватажу вважають транспортування вантажних партій від пункту відправлення до пункту призначення, коли для процесу переміщення використовується більше одного виду транспорту [18, с. 94]

Поява інтермодальних перевезень була частково спричинена розвитком технологій. Методи переміщення вантажів з одного виду транспорту на інший полегшили інтермодальні перевезення. Основним удосконаленням став контейнер, що дозволяє легко працювати з різними модальними системами. Контейнери стали найважливішим компонентом залізничних та морських інтермодальних перевезень, дозволяючи їм тісно взаємодіяти один з одним та забезпечуючи значну економію часу та коштів.

Більшість великих портів було переформатовано на контейнерні порти з будівництвом нової інфраструктури для перевалки контейнерів. У цих інфраструктурах розміщуються контейнеровози, судна, побудовані виключно для перевезення штабелюваних контейнерів. Для залізниці також були потрібні нові потужності для обробки контейнерних перевезень, а також спеціалізованих вагонів. Подвійне штабелювання контейнерів на залізницях подвоїло пропускну спроможність поїздів, які займаються перевезення вантажів із мінімальним збільшенням витрат, тим самим покращивши конкурентоспроможність залізниць відносно автомобільних перевезень на далекі відстані. Автомобільні перевезення також були адаптовані до контейнеризації, але зусилля прикладені для адаптації мінімальні завдяки причепам, які здатні приєднувати контейнери до авто.

Для обслуговування вимог міжнародного транспортування були створені транспортні ланцюжки, які посилюють важливість транспортних засобів та терміналів у стратегічно важливих точках. Міжнародна торгівля потребує інфраструктури розподілу, яка може підтримувати її обсяг та масштаби. Два види транспорту спеціально підтримують глобалізацію та міжнародну торгівлю: морський та повітряний. Автомобілі та залізниці, в першу чергу, є видами транспорту для національних або регіональних потреб.

З розвитком нових комп'ютерних технологій дедалі частіше спостерігається тенденція їх використання під час обміну інформацією між країнами-учасниками торгового обороту, з'являються дедалі досконаліші інформаційні комунікації. Індустрія засобів зв'язку у провідних країнах світу стала однією з найдинамічніших галузей господарства. Одним із стратегічних ресурсів стають телекомунікації, що включають цифрові способи передачі та комунікації повідомлень, волоконно-оптичні та космічні канали зв'язку, стільниковий радіотелефонний зв'язок. Телекомунікації та комп'ютерні технології сприяють синхронізації стикування різних систем транспортування, зберігання та перерозподілу вантажопотоків [5, с. 195].

Важливості ролі морського транспорту сприяє безліч умов, таких як: збільшення поставок енергії та корисних копалин, обумовлене зростаючим попитом з боку промислово розвинених країн та країн, що розвиваються; міжнародний поділ виробництва та лібералізація торгівлі, спричинена глобалізацією, які призвели до додаткових потреб у торгівлі на далекі відстані, що переважно забезпечується морськими перевезеннями; удосконалення суден та морських терміналів, що полегшило вантажні потоки, особливо контейнерні перевезення.

Складна мережа глобального виробництва, транспортування та споживання потребує великих зусиль для керування. Логістика – це ряд дій, необхідних для того, щоб товари були доступні на ринках. Вона, в основному,

включає закупівлю, обробку замовлень, управління запасами та транспортування. У міру розширення асортименту продукції транспортні системи адаптувалися до нових вимог у галузі вантажоперевезень, де надійність та своєчасна доставка можуть бути такими ж важливими, як витрати. Отже, логістика грає найважливішу роль світової економіки, підтримуючи широкий спектр товарних ланцюжків. Підвищення ефективності транспорту розширило географічне охоплення товарних ланцюжків, а зниження витрат на телекомунікації дозволило корпораціям встановити вищий рівень контролю за своїми товарними ланцюжками. Товарні ланцюжки керуються попитом, а логістичні послуги стають складними і чутливими до часу настільки, що багато фірм передають частини своєї дистриб'юторської діяльності на субпідряд спеціалізованим постачальникам логістичних послуг. Організація системи комплексного транспортно-експедиційного обслуговування, заснованої на термінальних технологіях і логістичних принципах, є методологічною основою і практичною базою для формування регіональних логістичних транспортно-розподільних систем, основними системоутворюваними елементами яких є термінальні комплекси й логістичні транспортно-розподільні центри [38, с. 36].

2.2. Міжнародні авіаційні перевезення товарів: характеристика, проблематика та правове регулювання

Повітряні перевезення - це велика галузь, яка робить важливий внесок у ширші економічні, політичні та соціальні процеси. Повітряні перевезення можуть сприяти економічному розвитку регіону або конкретної галузі, таким як туризм, але має існувати прихований попит на товари та послуги, які пропонують регіон або галузь. Нестача повітряного транспорту, як і будь-яка інша перемінна в економічній системі, може завадити ефективному росту, але також в цьому може бути винна й надлишкова його кількість. З самого зародження авіації вважалося, що авіакомпанії мають потенціал для надання

високошвидкісних поштових послуг, а згодом - і середньострокових, і довгострокових пасажирських перевезень. Технологія тепер дозволяє перевозити набагато більші вантажні навантаження більш надійним способом. Ці стратегічні функції використовувалися для здійснення внутрішньої національної політики, соціальної, політичної та економічної інтеграції.

Сучасна авіатранспортна галузь дедалі більше працює за умов ліберального ринку. Хоча державний контроль над тарифами, виходом на ринок та пропускнуою спроможністю зберігається у багатьох невеликих країнах, він поступово та майже повсюдно скасовується чи послаблюється. Міжнародний контроль дедалі більше рухається до широких формулювань відкритого неба, що дозволяють безкоштовно надавати послуги між країнами-учасницями, хоча прогрес на відкритому ринку, при якому національність володіння авіакомпаніями не обмежений, йде повільніше. Постачання та експлуатація інфраструктури повітряного транспорту стають все більш орієнтованими на ринок завдяки продовженні приватизації аеропортів і систем управління повітряним рухом або використанню механізмів франчайзингу для залучення приватного капіталу та досвіду. Він також стає більш скоординованим.

Експорт повітрям дорожче, ніж морський, і має найгірший температурний контроль. Єдиний його плюс – швидкість. Проводячи менше часу в дорозі, продукти, що швидко псуються, мають менше часу для псування. Швидке транспортування дозволяє відправникам вантажу задовольняти особливі потреби, наприклад, ранні сезонні або швидкопсувні фрукти, а також більш точно задовольняти потреби ринку. Для цінних продуктів авіап перевезення також можуть бути оптимальними тому, що вони забезпечують швидшу окупність капіталу, що простоює під час транспортування. Було виявлено, що внутрішня вартість предмета має мало спільного з тим, чи він доставлений повітряним транспортом чи ні. Вирішальним фактором є не ціна, а націнка та прибуток, які залежать від балансу між попитом та пропозицією.

Основною складовою вартості авіап перевезень є капітальні витрати на повітряне судно. Авіакомпанії прагнуть звести до мінімуму час, який їхні літаки проводять на землі. Нижчі фрахтові ставки пропонуються для вантажів, об'єднаних в штучні вантажі, оскільки в цьому випадку повітряні судна можуть завантажуватися і розвантажуватися швидше, а затримки повітряних суден запобігають тому, що вантаж повинен бути готовим до відправлення. Деякі авіакомпанії організовані в першу чергу для перевезення пасажирів та їхнього багажу та використання надлишкового вантажного простору для перевезення вантажів з мінімальними витратами. Інші орієнтовані на вантажні перевезення. Деякі, переважно чартерні компанії, перевозять лише вантажі. Вартість авіап перевезення багато в чому залежить від ваги посилки. Тому існує сильна перешкода для використання охолодження або навіть ізоляції, і перевага швидкості може бути втрачена через поганий контроль температури. У меншій мірі вартість залежить від відстані. Одиначні вантажі можуть перевозитися з фіксованою вантажною вагою або без неї.

Розвиток транспортної діяльності сучасних держав багато в чому визначений стратегією становлення їхніх зовнішньоекономічних зв'язків, які відображають загальний стан процесів і змін у системі міжнародних економічних відносин, регульованих нормами сучасного міжнародного права [45, с. 81]. Основоположним документом, який регулює міжнародне повітряне перевезення, є Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, яка була прийнята в Монреалі в 1999 році. Одним з основних нововведень Монреальської конвенції є створення так званої п'ятої юрисдикції, передбаченої статтею 33, яка була додана до чотирьох юрисдикцій, що вже існували відповідно до статті 28 Варшавської конвенції 1929 року, яка передувала їй. Під час розробки Монреальської конвенції розгоралися суперечки, чи слід включати до конвенції п'яту юрисдикцію. Країни з розвинутою правовою системою на чолі зі США активно виступали за

включення п'ятої юрисдикції, тоді як країни, що розвиваються, в особі Китаю та Єгипту висловлювалися проти. Дебати стосувалися не лише того, чи необхідно створювати таку юрисдикцію, а й відносно способів та умов включення п'ятої юрисдикції. США, як прихильника ідеї п'ятої юрисдикції, підтримали Бразилія, Японія та Колумбія. З іншого боку, європейські країни, переважно Франція, були категорично проти п'ятої юрисдикції. Такої ж думки дотримувалися Індія та арабські країни. Інші країни, такі як Великобританія, Нідерланди та Нова Зеландія, шукали компромісу з цього питання.

Сполучені Штати у своєму робочому документі, поданому на Конференції щодо п'ятої юрисдикції, підтвердили, що включення прийняттого положення про п'яту юрисдикцію необхідне для ратифікації будь-якої нової конвенції. Пасажир має законне право подати позов до суду за місцем свого проживання. Нерозумно заперечувати таке право у Монреальській конвенції. Місце проживання пасажирів зазвичай перебуває там, де вони оселяються. Іншими словами, п'ята юрисдикція дозволяє позивачеві подати позов до суду, з яким він найбільш знайомий, де очікування позивача щодо застосовного закону та стандарту компенсації будуть задоволені, і де з ним обходитимуться справедливо та де він зможе отримувати адекватну компенсацію. Правила юрисдикції, встановлені Варшавською конвенцією 1929 року, зіштовхнулися із серйозними проблемами через зміну способу ведення бізнесу, такими як переважання альянсів між перевізниками, спільного використання кодів, комп'ютерного бронювання та електронних квитків. Відповідно, визначення належної юрисдикції було ускладнено, однак цей вибір можна спростити, якщо використовувати п'яту юрисдикцію. Кількість міжнародних авіап перевезень збільшувалася з кожним днем, а альянси авіакомпаній ставали дедалі складнішими. В результаті дедалі більше пасажирів не могли пред'явити позов у своїй рідній державі за варшавською системою. Ці зміни умов перевезення вимагали перегляду правил юрисдикції Варшавської конвенції.

Проте проти п'ятої юрисдикції рішуче виступила більшість неамериканських авіакомпаній через побоювання, що американські суди будуть призначати занадто високу компенсацію. Делегати з країн, що розвиваються, стверджували, що чотирьох юрисдикцій, передбачених Варшавською конвенцією, достатньо для врегулювання переважної більшості справ. Включення п'ятої юрисдикції призведе до подорожчання міжнародних авіаперевезень, що завдасть шкоди авіакомпаніям з країн, що розвиваються. Крім того, з точки зору більшості країн, що розвиваються, п'ята юрисдикція зазвичай сприймалась як положення, що стосується суверенітету. Через значну роль Америки в міжнародній авіаційній галузі багато країн змушені були прийняти компромісний документ, виходячи з міркувань великого розриву в силі авіаційної галузі та долі ринку між ними та США.

Стаття 34 Монреальської конвенції також містить відповідні положення про арбітраж, які передбачають: «З урахуванням положень цієї статті сторони в договорі перевезення вантажу можуть установити, що будь-який спір, що стосується відповідальності перевізника за цією Конвенцією, підлягає вирішенню арбітражем. Така домовленість оформлюється в письмовій формі. Така угода має бути укладена у письмовій формі. Арбітражний розгляд за вибором позивача проводиться в одному з місць відповідно до юрисдикції суду, передбаченої статтею 33» [25]. Таким чином, вірно, що Конвенція не виключає звернення сторін до арбітражу, але вибір сторонами місце арбітражу обмежується одним із місць, зазначених у статті 33, та в арбітражі повинні застосовуватися положення Монреальської конвенції.

П'ята юрисдикція дозволяє пасажиром та позивачам надсилати позови до їх рідних державних судів, що знижає високі судові витрати та скорочує необхідний час для розгляду справи. За умови, що пасажиром і заявникам буде надано можливість пред'явити позов на батьківщині, можна уникати витрат на проїзд, проживання та високі судові витрати. Більш того, з юридичної та

практичної точки зору, п'ята юрисдикція є найбільш справедливим і зручним місцем для подання позову пасажирами та позивачами, і немає іншого місця, яке могло б бути кращим, ніж держава, в якій проживають пасажери, для визначення результату спору.

З економічної точки зору не до кінця зрозуміло, чи безперечно п'ята юрисдикція збільшить розмір компенсації постраждалим. Насамперед, п'ята юрисдикція застосовується лише до міжнародних повітряних перевезень відповідно до Конвенції. А ліміт відповідальності регулюється дворівневою системою відповідальності перевізника за смерть та тілесні ушкодження пасажира, передбаченої Монреальською конвенцією. Щоб бути більш конкретним, перший рівень ґрунтується на великій грошовій виплаті постраждалим, незалежно від того, чи винний перевізник, чи ні. Другий рівень ґрунтується на передбачуваній вині перевізника без будь-яких кількісних обмежень відповідальності, але з урахуванням певних засобів захисту перевізника. Крім того, Конвенція не дозволяє застосовувати штрафні санкції та некомпенсаційні виплати. Обов'язкові положення мають пріоритет перед внутрішнім законодавством та між сторонами. Щодо тих судових процесів, які не регулюються Конвенцією, то п'ята юрисдикція не застосовується. Таким чином, отримання високої компенсації віднесено до колізійних правил форуму, а не до п'ятої юрисдикції.

П'ята юрисдикція та інші чотири юрисдикції, передбачені Монреальською конвенцією, рівні у своєму застосуванні. Позивач має право обрати суд відповідно до положень конвенції. Проте розсуд позивача у виборі підсудності завжди обмежується відповідними процесуальними нормами суду, що розглядає справу. Відповідно до статті 33, процесуальні питання регулюються законом суду, що розглядає справу. У системі загального права англійські та американські суди певною мірою застосовували б свої внутрішні процесуальні

норми, включаючи територіальну юрисдикцію, для визначення суду міжнародних авіаційних справ.

2.3. Аналіз міжнародних договорів у сфері автомобільних, залізничних та морських перевезень

Одним з найважливіших договорів в сфері автомобільних перевезень є Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів 1956 року. Конвенція обмежується перевезенням вантажів. Стаття 1 Конвенції проголошує, що вона не може застосовуватися до наступних типів перевезень: пошта, особисті речі, вибухові речовини/вибухові матеріали або трупи. Предмети, які не підпадають під дію Конвенції, знаходяться під захистом інших документів. Наприклад, перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом може здійснюватися лише у повній відповідності з іншою міжнародною угодою, а саме Європейською Угодою про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів. Ця Угода передбачає, що небезпечні вантажі можуть перевозитись лише на вантажівках, спеціально сконструйованих та обладнаних для перевезення відповідного виду небезпечних вантажів. Крім того, відповідно до неї, перевезення небезпечних вантажів може здійснюватися лише за умови, що водій має відповідне та дійсне свідоцтво, що дозволяє йому обробляти та перевозити такі небезпечні вантажі. Відповідальність за декларування в установленому порядку небезпечних вантажів та їх належне упакування з маркуванням та символами, запропонованими та визнаними на міжнародному рівні, покладається на вантажовідправника.

Конвенція поширюється на автомобільні перевезення вантажів, коли перевезення здійснюється між двома або більше країнами, одна з яких її підписала. Усі деталі, що стосуються кожної партії, такі як кількість і тип товарів, їх фінансова вартість, необхідні умови для безпечного зберігання товарів під час перевезення, стан, в якому товари знаходяться, коли вони

передані для перевезення тощо, вносяться до спеціальній накладної. Саме існування накладної визнається та регулюється Конвенцією. Документ також містить і є підтвердженням умов перевезення, що належать до кожної партії товару, які сторони узгоджують між собою або до, або під час укладання ними договору перевезення. Конвенція пропонує сторонам можливість погодження фіксованої дати доставки за умови, що дата, яку запросив відправник вантажу, приймає перевізник. Якщо вони дійсно домовляються про фіксовану дату доставки, цей факт має бути зафіксований у накладній.

Накладна є доказом перевезення вантажів автомобільним транспортом, які повинні здійснюватися на погоджених умовах. Вона також є доказом фактичної доставки вантажу відправником. Наявність накладної дозволяє власнику у разі потреби змінити місце призначення вантажу. Це застосовується у таких випадках, як війна, цивільні заворушення або інші типу катастроф, техногенних або природних, що обрушилася на пункт призначення. У разі зміни місця призначення товару зміна має бути внесена до розділу приміток оригінальної накладної.

Відповідальність перевізника починається з моменту, коли він чи його уповноважений агент приймає вантаж; і закінчується або після їх безпечної доставки до пункту призначення, або, у разі використання більш ніж одного перевізника, коли кожен наступний перевізник приймає їх для наступного етапу перевезення. Перевізник або його уповноважений агент повинні перевірити стан вантажу перед тим, як прийняти його, та зафіксувати будь-які дефекти або пошкодження, які вони виявили, у накладній, та підтвердити це своїм підписом або підписом попереднього перевізника у разі багатоступінчастого перевезення. У той час як перевізник несе відповідальність за будь-яку втрату та/або пошкодження вантажу, що сталися під час його перевезення, стаття 17 Конвенції містить особливі обставини, за яких він звільняється від відповідальності. Щоб скористатися положеннями, передбаченим статтею 17,

перевізник зобов'язаний довести, що до його справи застосовуються особливі обставини. В іншому випадку він повинен відшкодувати будь-яку втрату та/або шкоду, що сталася, коли товар перебував у його володінні.

Після прибуття товарів до пункту призначення, одержувачеві доцільно перевірити стан товарів, перш ніж офіційно прийняти їх. Це робиться для того, щоб перевізник у разі втрати та/або пошкодження товарів не ухилявся від відповідальності, заявляючи, що втрата та/або пошкодження сталися після того, як одержувач прийняв їх, тим самим звільняючи перевізника від відповідальності. У випадку, якщо одержувач під час огляду перед прийманням виявить, що вантаж справді став жертвою пошкодження або втрати в дорозі, він повинен, відповідно до статті 30 Конвенції, негайно подати позов про компенсацію. Якщо втрата та/або пошкодження стають очевидними лише при уважному огляді після того, як він прийняв товар, то претензія має бути подана не пізніше ніж протягом 7 днів після його отримання.

Компенсація визначена у статті 23 Конвенції: «вартість вантажу визначається на підставі біржового котирування чи, за відсутності такого, на підставі поточної ринкової ціни, чи, за відсутності біржового котирування або поточної ринкової ціни, на підставі звичайної вартості товару такого ж роду і якості. Розмір відшкодування не може, однак, перевищувати 25 франків за кілограм відсутньої ваги брутто. "Франк" означає золотий франк вагою 10/31 грама проби 0,900»[22]. Відшкодовуються в тому числі фрахт, мито та інші витрати, але тільки у разі повної втрати товару. Компенсація також надається у разі затримки доставки, але тільки в тому випадку, якщо цей факт спричинило пошкодження товару.

Наступним важливим міжнародним документом, який регулює міжнаціональні транспортні відносини є Конвенція про міжнародні залізничні перевезення 1980 року. Конвенція є установчим документом Міжурядової організації з міжнародних залізничних перевезень та, в статті 2, проголошує

своєю метою «сприяння, поліпшення і полегшення з будь-якого погляду міжнародного залізничного сполучення, зокрема: шляхом встановлення єдиного правопорядку; сприяти, з врахуванням особливих державних інтересів, подоланню в найкоротший строк ускладнень щодо перетину кордонів під час міжнародного залізничного перевезення, якщо лише причини цих ускладнень належать до компетенції держав; сприяти інтеперабельності і технічній гармонізації в залізничному секторі шляхом затвердження технічних стандартів і прийняття єдиних технічних приписів»[23] і так далі. Конвенція діє у складному правовому контексті. З огляду на сферу дії Конвенції та її додатків, а також того факт, що вони містять положення як публічного, так і приватного права, виконання єдиних правил значною мірою залежить від внутрішнього правопорядку в державах-членах. Оскільки міжнародне і регіональне право створюється знизу вгору, з волі суверенних країн, держави вільні вирішувати, як вони організують свій внутрішній правопорядок у межах зовнішніх кордонів норм міжнародного громадського права, якими вони пов'язані. Якщо і коли держави стають учасниками договору, вони можуть вирішувати, як виконувати свої договірні зобов'язання на національному рівні за умови дотримання міжнародних зобов'язань.

Переважання права ЄС визнається в колізійному артикулі в Конвенції, яку всі держави-учасниці прямо зобов'язалися дотримуватися. Таким чином, члени Конвенції, які не входять до ЄС, не мають юридичного аргументу, щоб вимагати, щоб держави-члени ЄС мали переважну силу Конвенції над законодавством ЄС. Багаторівневе правове середовище включає різні юридичні категорії. Найбільш важливою є різниця між рішенням держави як міжнародно-правового суб'єкта та схвалення як суверенної одиниці.

В сфері міжнародних морських перевезень, найбільш впливовим органом є Міжнародна морська організація, установчим органом якої є Конвенція про міжнародну морську організацію, яка була прийнята в 1948 році. З 1959 року

Міжнародна морська організація, як єдине спеціалізоване агенство Організації Об'єднаних Націй, яке займається виключно морськими справами, забезпечує форум для співпраці між урядами у сфері урядових правил і практики, що стосуються всіх видів судноплавства, що займаються міжнародною торгівлею, сприяючи прийняттю всеосяжних багатосторонніх договорів щодо широкого спектру технічних заходів і, зокрема, прийняття найвищих практичних стандартів, покликаних підвищити безпеку та ефективність міжнародного судноплавства.

Сфера відповідальності Організації охоплює всі технічні, а також оперативні галузі компетенції, що впливають на безпеку та захист на морі, включаючи технологічний розвиток, проектування та обладнання судів, протипожежний захист, безпеку судноплавства, радіозв'язок, пошук та порятунок, підготовку та атестацію моряків, перевезення вантажів, портовий контроль, підвищення безпеки на судах та в портах та полегшення міжнародних морських перевезень. В середині Організації діють ефективні та дієві механізми для розробки та прийняття міжнародних договорів, правил та положень та їх реалізації за допомогою процедури мовчазного прийняття, прийнятої для поправок до найбільш фундаментальних міжнародних конвенцій. Усі члени мають право брати участь у засіданнях органів Організації, які відповідають за розробку та прийняття рекомендацій, що містять правила та стандарти безпеки, охорони та захисту від забруднення. Ці правила та стандарти зазвичай приймаються на основі консенсусу, і всі держави, незалежно від того, чи є членами організації, чи ні, запрошуються до участі в конференціях для прийняття нових конвенцій.

Прийняття нових договорів та внесення поправок до існуючих відбувається з оглядом на політику активної безпеки, відповідно до якої правила та стандарти повинні розроблятися для запобігання аваріям на морі, а не у відповідь на них. Відповідно, експлуатаційні характеристики постійно

переглядаються, щоб гарантувати, що судноплавна діяльність відповідає максимально можливим правилам безпеки, захисту та запобігання забрудненню. Організація надає першочергового значення необхідності забезпечення належного виконання своїх численних правил і стандартів, які містяться у договорах. Щоб забезпечити цю реалізацію, вона приділяє особливу увагу постійному вдосконаленню правил, щоб гарантувати, що держави прапора та порту, судновласники, менеджери, суднобудівники, виробники обладнання, навчальні заклади та інші зацікавлені сторони розвивали свій потенціал та виконували свої обов'язки повною мірою. Технічне співробітництво активізувалося завдяки реалізації комплексної програми технічного співробітництва, спрямованої на забезпечення належного спрямування коштів з різних донорських джерел на виконання проектів під контролем Організації як виконавчого агентства, а також на зміцнення морської інфраструктури країн, що розвиваються.

Протягом багатьох років Організація проводить регулярний огляд систем маршрутизації суден та приймає нові, включаючи обов'язкові системи суднових повідомлень. Метою маршрутизації судів та суднових повідомлень є підвищення безпеки судноплавства у районах сходження - районах, де інтенсивність руху велика або де свобода руху суден обмежена простором, перешкодами для судноплавства, глибинами чи несприятливими метеорологічними умовами, а також в екологічно чутливих морських районах. Ця робота також включає огляд супутніх захисних заходів для особливо вразливих морських районів, які є районами, визначеними Організацією та потребують особливого захисту через їх значущість з визнаних екологічних, соціально-економічних або наукових причин.

Організація, розробляючи глобальні морські стандарти, що стосуються безпеки та охорони на морі та захисту морського середовища, проводить всебічний огляд прав та обов'язків держав, що впливають із договірних

інструментів Організації. У цьому контексті, вона завжди визнавала, що відповідальність за ефективне впровадження та забезпечення дотримання цих стандартів лежить насамперед на державах прапора, але не обмежується ними. Таким чином, вона забезпечує оцінку, моніторинг і огляд рівня виконання обов'язків державами в якості держав прапора, порту і прибережних держав, а також країн, які навчають і атестують офіцерів і екіпажі, приділяючи при цьому особливу увагу труднощам, з якими стикаються країни, що розвиваються. З метою розробки заходів, що забезпечують повне виконання державами прапора положень, що розробляє Організація та інших відповідних конвенцій, сторонами яких вони є, вона розробила та постійно переглядає Кодекс виконання обов'язкових інструментів Міжнародної морської організації, який є інструментом для вимірювання діяльності держави-члена у ширшому діапазоні їх обов'язків як держав прапора, прибережних держав та держав порту.

РОЗДІЛ 3. ПРАВОВІ ЗАСАДИ МІЖНАРОДНОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ПЕРЕМІЩЕННЯ

3.1. Пасажирські права в системі права Європейського союзу

Існує загальне визнання важливості та цінності загального законодавства Європейського союзу щодо прав пасажирів. Багато дослідників права вірять, що головна сила законодавства Союзу, на їхню думку, полягає як у точності, так і в гнучкості його формулювань. Деякі стверджують, що законодавство Союзу є гарантією, яка здатна забезпечити стандарти для користувачів транспортними операторами. Точність у визначенні термінів та відшкодування витрат у разі затримок сприймається як головна сила через її однозначне застосування у всіх державах-членах.

Тим не менш, існують значні сірі області у тлумаченні правил та відмінності у їх застосуванні державами-членами. У деяких державах-членах законодавство ЄС посилює національне законодавство і узаконює його, тоді як в інших воно є лише основою для більш складної системи захисту прав пасажирів. Існують відмінності на національному рівні щодо тлумачення законодавства. Національні правоохоронні органи повинні демонструвати послідовність у тому, як вони виконують свої обов'язки та застосовують законодавство. Ще одна складність у міжнародних поїздках пов'язана з невизначеністю відповідальності національних органів, наприклад, коли під час поїздки перетинаються два чи три національні кордони. Залізничний сектор та асоціації пасажирів виступають за ширше використання альтернативного вирішення спорів, щоб уникнути тривалих та дорогих судових розглядів як для пасажирів, так і для операторів, а також правової невизначеності через сірі зони в законодавстві.

На думку багатьох зацікавлених сторін, основна слабкість законодавства ЄС щодо прав пасажирів полягає у його реалізації. Процес реалізації виходить

далеко за межі, часто тривалих, процедур прийняття державами-членами. Він включає здатність операторів і державних установ адекватно контролювати транспортні системи відповідно до правил ЄС, а також готовність або здатність громадян відстоювати свої права. Основні проблеми сприймаються не з точки зору теоретичної адекватності норм, а з точки зору їх конкретного застосування. Невідомі пасажиром оптимальні норми залишаються неефективними. І навпаки, загальновідомі норми успішніші, навіть якщо вони менш обмежувальні. Таким чином, інформування та підвищення поінформованості пасажирів є необхідними для успіху законодавства ЄС.

У деяких випадках законодавство працює проти пасажирів: авіакомпанія може швидше скасувати рейс, аніж запустити рейс із затримкою. Це також суперечить інтересам авіакомпанії та призводить до погіршення відносин між авіакомпаніями та клієнтами. Багато справ про права пасажирів є транскордонними, і більшість питань пов'язані з відмінностями між структурами та роботою національних правоохоронних органів. Наприклад, деякі органи беруть участь у вирішенні проблем, які стосуються споживачів у сукупності, а не кожного окремо. Деякі національні органи вважають, що зміни, внесені до національного законодавства під впливом Європейського Союзу, не є покращенням попередніх національних процесів, які, на їхню думку, працюють краще. У багатьох випадках вирішення таких питань у національному масштабі є неефективним, і прийняття конвенцій Союзу або глобальних конвенцій покращило б поточну ситуацію з транскордонними та, можливо, внутрішніми поїздками.

Чим більш нормативним є законодавство, тим більше воно ускладнює життя споживачам. Однак, якщо гнучкість надто велика, торгові компанії можуть скористатися лазівками, але ймовірність цього залежить від кожного окремого національного законодавства. Ймовірність того, що пасажир/організація отримають вигоду від нового законодавства, залежить від

того, наскільки ймовірно, що компанія дотримуватиметься закону, а також буде прислуховуватися донаціональних правоохоронних органів.

Захист прав пасажирів в інтермодальних транспортних ланцюжках сприймається як пріоритетна задача для всіх зацікавлених сторін. Основними проблемами є: низький захист прав пасажирів через нечіткі угоди між операторами або фрагментація системи продажу квитків. Що стосується першої проблеми, то труднощі виникають при залізничному та авіасполученні, коли затримка поїзда призводить до втрати стикувального рейсу. У цьому випадку пробіл у захисті прав пасажирів пов'язаний як з нечіткими домовленостями між авіа- та залізничними операторами, так і з наявністю посередника. Щодо другої, то типовим прикладом є транскордонні поїздки. Фактично, відсутність наскрізних квитків на ці рейси означає неможливість відстоювання прав пасажирів у разі розриву ланцюжка проїзду.

Наприклад, права пасажирів авіакомпаній у Європейському Союзі викладено у Регламенті 261/2004. З метою забезпечення високого рівня захисту пасажирів, регламент надає пасажирам певних прав відносно перевізника, у разі виникнення подій, за які він буде нести відповідальність. Регламент є обов'язковим, тому пасажири та авіакомпанії не можуть домовитися про умови перевезення з обмеженням або відмовою від прав, передбачених регламентом.

Регламент також містить положення відносно тривалих затримок прибуття до кінцевого пункту призначення, що перевищують три години. Таким чином, пропущені стикувальні рейси кваліфікуються як причина тривалої затримки. У разі тривалої затримки пасажири мають право на турботу та допомогу. Сюди входять: безкоштовні телефонні дзвінки, талони на харчування та, у разі ночівлі, проживання у готелі, яке має бути повністю покрито перевізником. Така турбота завжди має надаватися незалежно від того, хто винен у затримці. Крім того, пасажири отримують значну грошову компенсацію за втрачений час, якщо авіакомпанія не зможе довести, що затримка була

спричинена винятковими обставинами. Компенсація не обмежена вартістю квитка. Таким чином, авіакомпанії цілком може знадобитися відшкодувати понад 100% вартості квитка у разі тривалої затримки.

Усі рейси, що вилітають з аеропорту, розташованого в Європейському Союзі, підпадають під дію регламенту, хоча, залежно від категорії рейсу існують деякі відмінності у розмірі грошової компенсації, на яку мають право пасажирів. Ситуація більш цікава для маршрутів, що прямують до аеропорту ЄС, але вирушають з-за меж ЄС. На таких маршрутах рейси, що виконуються перевізником із країни-члена ЄС, мають надавати права пасажирів відповідно до регламенту. Але рейси, які виконують перевізники з країн, що не входять до ЄС, не підпадають під таке зобов'язання, і на практиці перевізники з країн, які не входять до ЄС, також не надають добровільно еквівалентних прав пасажирів на цих маршрутах. Ця модель покриття відображає компроміс між забезпеченням захисту споживачів для пасажирів та обмеженням екстериторіального застосування того, що є внутрішнім законодавством ЄС. Потенційні наслідки регулювання поділяються на дві категорії. Існує аспект страхування як прямий наслідок турботи та компенсації у разі поганого обслуговування. Але, є вимір якості обслуговування: авіакомпанії можуть реагувати на права пасажирів як неявний податок на низьку якість і, отже, підвищувати якість своїх послуг. З точки зору добробуту цей вплив на якість обслуговування, ймовірно, має вирішальне значення, оскільки будь-які дії, що здійснюються авіакомпаніями для скорочення затримок, приносять користь усім пасажиром.

Часткове застосування регламенту до перевізників із країн, що не входять до ЄС, забезпечує зміну, яка дозволяє здійснювати оцінку впливу регламенту на якість обслуговування. На маршрутах, що прямують до Європи, різниця у затримках між перевізниками з ЄС та країн, що не входять до ЄС, містить деяку інформацію про ефективність регламенту в контексті скорочення затримок

авіакомпаній. Порівнюючи рейси, що виконуються по тому самому маршруту і приблизно в один і той же час, можна визначати системні причини затримки, такі як завантаженість аеропорту або погодні умови. Однак ця проста відмінність потенційно може бути зведена до нуля іншими факторами. Наприклад, європейські авіакомпанії можуть просто бути більш пунктуальними, ніж їхні іноземні конкуренти. Для контролю таких відмінностей корисно використовувати зворотний напрямок - рейси, що вилітають з ЄС і прямують до пункту призначення за межами ЄС: через універсальне застосування регламенту в цьому напрямку можна використовувати відмінності в затримках між перевізниками для контролю ефектів, фіксованих авіакомпанією.

В Україні національний механізм забезпечення прав пасажирів при виконанні договору міжнародного повітряного перевезення представлений Правилами повітряних перевезень пасажирів і багажу, які було розроблено відповідно до Програми інтеграції України до Європейського Союзу, Повітряного кодексу України, Закону України «Про захист прав споживачів», Положення про Державну авіаційну адміністрацію та низки Регламентів ЄС. Крім того, правила розроблено з урахуванням положень Варшавської конвенції 1929 р., Монреальської конвенції 1999 р. та Загальних умов перевезень пасажирів і багажу, встановлених Міжнародною асоціацією повітряного транспорту. Під час виконання міжнародних перевезень пасажирів, їх зареєстрований багаж і ручна поклажа обов'язково повинні пройти контроль на безпеку і паспортний контроль, а також на вимогу митних та інших уповноважених органів інші види контролю. Така ж вимога стосується й внутрішніх перевезень[7, с. 8].

Законодавство про права пасажирів повітряного, залізничного, морського та автомобільного транспорту активно розвивається, проте є і низка проблем, зокрема - необхідність докладнішого роз'яснення деяких елементів законодавства, особливо щодо відповідальності оператора та визначення форс-

мажору. Більшість пасажирів не знають про існування своїх прав або не знають їх в повному обсязі. Існує спільна думка, що в даний час заходи щодо підвищення обізнаності є важливою частиною політики Європейського Союзу. Однією із спільних проблем є загальна відсутність послідовності, особливо між державами-членами, у реалізації та забезпеченні дотримання прав. Вплив законодавства варіюється залежно від режиму, національного організаційного підходу, оператора, масштабу та контексту.

Існує ряд питань, в яких законодавство Союзу може бути покращено. Стандарти доступності для людей з обмеженою рухливістю різняться залежно від держави. Привернення уваги до передової практики, глибше вивчення прогалин у доступності та відповідна реструктуризація транспортних систем є важливими процесами, якими не можна нехтувати на шляху до гармонізації права країн-членів Європейського союзу. Подальша інтеграція видів транспорту по всій Європі, єдиний квиток та більша згуртованість між операторами зроблять пасажирські перевезення Європою більш доступними та зручними. Зокрема, відповідальність операторів ускладнюється за мультимодальних перевезень. Відсутність наскрізного продажу квитків ще більше ускладнює питання відповідальності. Зосередження уваги на ланцюжку подорожей є ключовим чинником майбутнього вдосконалення політики.

3.2. Вплив Афінської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу на міжнародне судноплавство.

Афінська конвенція 1974 року стосується морських перевезень пасажирів та відповідальності перевізника перед пасажиром за смерть або тілесні ушкодження, а також за втрату чи пошкодження багажу. Юридичні питання, що виникають у зв'язку з внутрішнім перевезенням пасажирів на судах, зазвичай регулюється одним національним режимом, у якому здійснювалося перевезення. В той час, у разі міжнародного перевезення, коли рейс проходить

через води більш ніж однієї країни, задіяна безліч правових систем, і між цими системами можуть виникати конфлікти. З цього виникає потреба міжнародного регулювання. Права пасажирів відносно морського перевізника визначаються договором, що засвідчується видачею квитка. Умови таких контрактів, як правило, складаються перевізниками без будь-якої можливості для пасажирів приймати участь в написанні його тексту. В зв'язку з цим, міжнародне право має на меті саме захист слабкої сторони у вигляді пасажирів. Однак, Конвенція зосереджена на самому перевезенні і не поширюється на вимоги щодо якості перевезення та комфорту пасажирів.

Афінська конвенція, формально, є єдиною основою для пред'явлення пасажиром претензій до перевізника щодо самого перевезення. Стаття 14 зазначає: «Будь-яку вимогу про відшкодування шкоди, спричиненої смертю пасажирів, заподіянням йому тілесного ушкодження або втратою чи пошкодженням його багажу, може бути пред'явлено до перевізника чи замінюючого перевізника тільки на підставі цієї Конвенції»[2].

Конвенція поширюється на коло пасажирів, визначених у статті 1: «пасажир означає будь-яку особу, яка перевозиться на судні а) за договором перевезення або б) за згодою перевізника для супроводження автомашини або живих тварин, які є предметом договору перевезення вантажів, що не регулюється цією Конвенцією» [2]. В це коло не входять наймані перевізником працівники. Вона поширюється на "каютний багаж", що визначається у статті 1, частині 6 як багаж, який пасажир має у своєму салоні або який іншим чином перебуває у його володінні, на зберіганні або під його контролем. Остання категорія широка і охоплює предмети, які під контролем пасажирів загалом. Вона також поширюється на відповідальність за інший багаж, визначений у статті 1, частині 5 як будь-який предмет або транспортний засіб, що переміщується перевізником за договором, за винятком предметів та транспортних засобів, що перевозяться за договором фрахтування,

коносаментом або іншим договором, що в основному стосується перевезення вантажів та живих тварин. Багаж, що залишився в автомобілі пасажира, підпадає під цю категорію.

Стаття 5 виключає відповідальність за цінності, за винятком випадків, коли такі цінності були здані для зберігання перевізнику для узгодженої мети зберігання. Цей виняток не застосовується у випадках, коли пасажирам повинна була бути надана, але не була надана можливість здати свої цінності на зберігання перевізнику.

Особою, яка несе відповідальність за Афінською конвенцією, є перевізник за договором. За наявності окремого виконуючого перевізника він та перевізник за договором несуть солідарну відповідальність за інциденти, що сталися під час виконання ними договору. Афінська конвенція поширюється на пасажирів з моменту посадки до самої висадки. Ця Конвенція також поширюється на період, коли пасажир та його багаж завантажуються на судно та розвантажуються з судна, якщо таке перевезення включено у вартість проїзду. Перевезення не включає період перебування пасажира в морському терміналі, на станції або іншій портовій споруді. Стаття 1, частина 8 поширює покриття багажу, який був тимчасово у руках перевізником, на будь-який час, коли пасажир перебував в портовій споруді та багаж не було повернуто. Частина 8 статті 1 також передбачає захист багажу з моменту його прийняття перевізником, або його службовцем, або агентом на березі, або на борту, до моменту його видачі перевізником, або його службовцем, або агентом.

Афінська конвенція встановлює сувору відповідальність за судноплавні інциденти, такі як корабельна аварія, зіткнення або посадка судна на мілину, вибух або пожежа на судні, дефект судна. У разі пред'явлення претензії у зв'язку зі смертю або тілесними ушкодженнями внаслідок такого інциденту, вина перевізника передбачається відповідно до статті 3, частини 3, і він має спростувати це. Однак, тягар доведення того, що інцидент був пов'язаний із

транспортуванням, лежить на позивачі. У таких випадках є два винятки з суворої відповідальності, викладені у статті 3, частині 1. Перевізники можуть бути повністю звільнені від відповідальності за транспортний інцидент, якщо вони можуть довести, що загибель людей сталася внаслідок війни, військових дій та неминучих природних явищ, або якщо це було повністю викликане умисними діями чи бездіяльністю третіх осіб, ніяк не пов'язаними з перевізником.

Афінська конвенція поширюється на збитки, пов'язані з невидачею багажу пасажиру протягом розумного часу після його прибуття до пункту призначення. Тягар доказування щодо каютного багажу такий самий, як і у разі смерті або тілесних ушкоджень: вина перевізника передбачається у випадку транспортних інцидентів і має бути доведена позивачем. Щодо інших типів багажу, діє презумпція вини перевізника. Існують також вимоги щодо повідомлення відносно таких претензій. Відповідно до статті 15, пасажир повинен надіслати письмове повідомлення перевізнику або його агенту: у разі ручної поклажі до або під час висадки пасажирів; у разі іншого багажу до або під час його повторної доставки; у разі пошкодження багажу, яке не є очевидним, або втрати багажу протягом 15 днів після висадки, повторної доставки або часу, протягом якого мала відбутися повторна доставка. Недотримання вимог повідомлення призводить до презумпції, що пасажир отримав багаж непошкодженим.

Стаття 13, частина 1, виключає право перевізника на обмеження відповідальності, «якщо доведено, що шкода виникла в результаті дій або упушень перевізника, вчинених або з наміром заподіяти цю шкоду, або через самовпевненість, з свідомістю можливого заподіяння шкоди»[2]. Строк позовної давності за позовом, що пред'являється відповідно до Конвенції, становить два роки. Відповідно до статті 16, частини 2, це відбувається: у разі тілесних ушкоджень - з договірної дати висадки; у випадках смерті, що настала

під час перевезення - від дня, коли пасажир мав висадитися; у разі заподіяння шкоди здоров'ю під час перевезення, що спричинило смерть після висадки - від дня смерті; У разі втрати або пошкодження багажу - з пізнішої дати висадки або дати, коли мала відбутися висадка.

Стаття 17 дозволяє позивачеві вибирати, куди подати позов, а саме - до будь-якої з наступних юрисдикцій, якщо вона є державою-учасницею Конвенції: за місцем проживання або основним місце діяльності відповідача; договірне місце відправлення чи призначення; місце проживання або постійне місце проживання позивача, якщо відповідач має комерційне підприємство та підпадає під юрисдикцію цієї держави; місце укладання договору, якщо відповідач має там комерційне підприємство та підпадає під юрисдикцію цієї держави; юрисдикція, яку вибрали сторони після виникнення інциденту, що спричинив збитки. Однак, судові рішення компетентного суду, що набрало законної сили, підлягає виконанню в усіх договірних державах, за винятком випадків, коли воно отримано обманним шляхом або коли відповідачу не було надано розумне повідомлення та справедлива можливість провести захист.

3.3. Міжнародна система залізничного транспорту: від 19 сторіччя до сьогодення.

Головним завданням системи управління міжнародними транспортними операціями підприємства є підвищення ефективності її функціонування за рахунок подальшої оптимізації її структури, широкого застосування сучасних організаційних форм і технологій, удосконалення правових норм і підвищення ролі керівних органів системи, які повніше відповідатимуть вимогам ринку послуг [53, с. 121]. Промислова революція призвела до серйозних змін у технологічних, соціально-економічних та культурних аспектах життя наприкінці 18-го та на початку 19-го століття, розпочавшись у Великій Британії і поширившись по всьому світу. Розвиток промисловості залежав від

можливості транспортувати сировину і готову продукцію на великі відстані. Будівництво великих залізниць, що з'єднували великі та малі міста у 1830-х роках, дуже допомогло британській торгівлі, забезпечивши швидкий та легкий спосіб пересування. Залізниці змінили британське суспільство численними способами та допомогли промисловій революції у Франції, полегшивши доступ до національного ринку для сировини, вин, сирів та інших промислових імпортованих та експортованих товарів. Основний вплив залізниць на промислову революцію полягав в тому, щоб стимулювати промислове зростання, надавши виробникам дешевий спосіб транспортування матеріалів та готової продукції. Залізниці створили сотні тисяч нових робочих місць як для залізничників, так і для гірників і дозволили людям влаштовуватися на роботу у віддалених містах, полегшивши поїздки між містами. Це також допомогло сільському господарству та рибальству, які могли перевозити свою продукцію у віддалені міста.

У 1860-х роках спостерігалось зростання будівництва та руху європейських залізничних мереж. У 1910 році в Європі була мережа залізниць, що сполучала великі міста. Розвиток залізничної індустрії було успішно досягнуто завдяки міжнародному співробітництву. Перед Першою світовою війною, пасажирські та вантажні перевезення у Європі досягли певного піку розвитку. Перша міжнародна залізнична організація, Асоціація німецьких залізничних компаній, була заснована в 1847 та мала на меті стандартизування правила перевезення і руху між пруськими державними залізницями. Організація, яка спочатку починалася як союз адміністрацій залізниць Пруссії, потім розширилася, включивши всі німецькомовні держави, а потім займалася питаннями, що стосувалися транспортування між Австро-Угорщиною, Німеччиною, Люксембургом, Нідерландами і Румунією. На той час, існувало багато подібних союзів, особливо в Німеччині, через її численні державні кордони та численні приватні компанії. Ці спілки намагалися створити більш

оптимізовані маршрути за рахунок спільної експлуатації своїх вантажних перевезень та будівництва нових ліній. Однак, спочатку такі організації були обмежені географічно. Ніхто не мав можливості самовільно розвивати міжнародні перевезення. Для поліпшення міжнародних перевезень була необхідна якась основа у вигляді міжнародної угоди про технічні стандарти та узгодженого законодавства, що визначає зобов'язання залізниць одна перед одною та перед суспільством. З урахуванням цих обставин, була спроба стандартизувати фізичні фактори при обміні та переміщенні рухомого складу. Крім того, були спроби встановити єдині комерційні умови для міжнародних перевезень.

Міжнародна конференція за залізнично-технічну єдність відбулася у Берні у 1882 році з ініціативи швейцарського уряду. У ній взяли участь представники Австро-Угорщини, Франції, Німеччини, Італії та Швейцарії. У Протоколі 1882 року були викладені умови руху складу між країнами, а також положення, що стосуються ширини колії, габарити і т. д. Друга конференція була проведена в Берні в 1886, а третя - в 1907. Правила, прийняті в 1907 році, були переглянуті у 1911 і 1912 р. До організації приєдналися всі уряди континентальної Європи, чий магістральні залізниці мали стандартну колію. Організація була реорганізована за міжнародною угодою у 1938 році та скасована, коли у 1999 році набула чинності Конвенція про міжнародні залізничні перевезення. Мета організації полягала у стандартизації умов та правил, що регулюють залізничні колії та рухомий склад, з метою розвитку міжнародного співробітництва.

Однак, для досягнення рівності комерційних умов міжнародних вантажних перевезень знадобилося більше часу. Це було досягнуто Бернською конвенцією 1890 р. та установою Центрального управління міжнародного залізничного транспорту в 1893 р. Що стосується міжнародних залізничних перевезень, то перший проект міжнародного договору про залізниці був розроблений у 1874 р. Уряд Швейцарії зробив перший крок до досягнення

міжурядового розуміння залізничного транспорту. Уряд Швейцарії запросив уряди чотирьох сусідніх країн на конференцію з уніфікації правових положень, що регулюють перевезення вантажів залізницею. З 1876 р. у Берні проводилася серія міжурядових зустрічей. Міжнародна конвенція про перевезення вантажів залізницею була складена 1890 року і набула чинності у 1893 році.

Комітет з міжнародного залізничного транспорту було засновано у 1902 році у Відні як орган залізничних та інших транспортних підприємств, що приєдналися до Міжнародної конвенції про перевезення вантажів залізницею. Незабаром після того, як Конвенція набула чинності, залізничні компанії більшості її держав-членів визнали за необхідне тісніше співробітництво для полегшення практичної реалізації Конвенції. З моменту його ухвалення, функції Комітету поширилися на всю сферу розвитку міжнародного права на основі Бернських конвенцій та однакового регулювання інших питань, що стосуються міжнародних перевезень. Мета асоціації полягала в тому, щоб допомогти залізницям послідовно застосовувати конвенцію про перевезення вантажів, а потім і паралельну конвенцію про перевезення пасажирів та багажу. Управління Комітетом, яке до 1914 року здійснювалося Австрійськими державними залізницями, у 1921 році перейшло до Швейцарських федеральних залізниць.

Міжнародна асоціація залізничних конгресів була заснована у Брюсселі у 1884 році. Метою організації було сприяти обміну досвідом та знаннями між членами шляхом проведення конгресів, поширення інформації та публікації технічних оглядів. Нинішні правила та положення були прийняті у 1971 році, зареєстровані бельгійським королівським указом у 1939 році та припинили своє існування у 2005 році. Міжнародна асоціація громадського транспорту була створена в 1885 році.

Під час Першої світової війни, міжнародне залізничне сполучення та міжнародні залізничні організації перебували у застої. Після війни, всі залізничні системи Європи були виснажені. Проте, закінчення війни означало як

початок нового періоду у суспільно-політичній історії Європи, так і нову еру для міжнародних залізничних організацій. Зв'язок з Азією було встановлено завдяки участі Росії в Бернській конвенції. Важливу поправку до Бернської конвенції, що стосувалася міжнародних залізничних перевезень вантажів, було добавлено після Першої світової війни у 1923 році. На конференції з поправок у 1923 р. було підписано договір про міжнародні залізничні перевезення людей. Були створені попередники положень Про міжнародне залізничне перевезення вантажів та положень Про міжнародне перевезення людей та багажу залізничним транспортом. Обидва вони набули чинності в 1928 р. і застосовувалися до всіх європейських держав, за винятком Великої Британії, Туреччини, Литви та Радянського Союзу, які більше не брали участі у цих договорах.

У 1920 році Рада Ліги в Римі погодилася провести Конференцію з комунікацій та транзиту в цьому же році в Барселоні. На цій конференції було затверджено схему постійної організації зв'язку та транзиту. Ця Організація призначила Консультативний та Технічний комітет, а потім цей Комітет призначив Підкомітет із залізничних перевезень. Ця організація, що складалася з представників урядів, функціонувала в тих же умовах, що Бернська конвенція. Стаття 24 Конвенції підвела вже створене міжнародне бюро під вплив Ліги. Враховуючи ці умови, Організація зв'язку та транзиту стала дорадчим органом. Ця організація займалася спеціальними питаннями, що стосуються прикордонних ділянок залізничних колій та прикордонних станцій після зміни кордонів між державами. Бернський союз узяв на себе відповідальність за розвиток міжнародних залізничних перевезень на урядовому рівні.

Важливою подією стало створення Міжнародного союзу залізниць на адміністративному, а не державному рівні. Ця організація була створена в Парижі в 1922 році після міжурядових конференцій в Порторозі і Генуї. Конференції рекомендували французьким залізничним адміністраціям, в першу

чергу, скликати конференцію технічних представників усіх європейських залізничних адміністрацій з метою відновлення міжнародного сполучення та створення постійної конференції залізничних адміністрацій для вирішення питань будівництва, обладнання та проведення операцій.

Союз був заснований як міжнародна неурядова організація з первинною метою зосередитись на співпраці та стандартизації. Він мав власний дослідницький інститут, який члени могли використовувати для проведення спільних дослідницьких проектів. Союз також підтримав створення та діяльність кількох інших неурядових організацій, створених як спільні підприємства. Зокрема, прикордонне співробітництво стало можливим завдяки створенню низки спеціалізованих організацій, прямо чи опосередковано пов'язаних із Союзом.

Союз був першою спільною міжнародною організацією залізничного транспорту, створеною після Першої світової війни. Протягом свого існування, Союз намагалися об'єднати з різними організаціями, які вже займаються технічними та комерційними аспектами залізничного сполучення. Як інтегрована організація, Союз міг вносити пропозиції тільки міжурядовим організаціям, таким як комітети Ліги, Конференція Залізничної Технічної Єдності або Бернський союз. Союз залізниць приклав багато зусиль в області технічної стандартизації, якою до цього займалася Конференція Залізничної Технічної Єдності. В даний час, цілі Союзу поширюються на просування залізничного транспорту на світовому рівні та вирішення завдань мобільності та сталого розвитку; сприяння обміну передовим досвідом між членами; підтримку учасників у їхніх зусиллях щодо розвитку свого бізнесу та нових напрямків діяльності; пропонування нових способів покращення технічних та екологічних показників; просування функціональної сумісності; створення нових світових стандартів для залізниць; розвиток центрів компетенцій та передового досвіду.

Найбільші європейські держави були в руїнах після Другою світовою війною, і навколо Радянського Союзу та США утворилися два основні блоки. Нові політичні та економічні умови після Другої світової війни вплинули на міжнародні залізничні перевезення. Проте, це був період, коли найбільш активно створювалися міжнародні організації, пов'язані з залізницями. У Західній Європі міжнародне залізничне співробітництво було швидко відновлено за допомогою багатьох міжнародних організацій. Однак, у Східній Європі було створено нову міжнародну організацію на основі Східного блоку. Радянські лідери вважали Східну Європу продовженням своєї країни. Загрози безпеки східноєвропейського комуністичного режиму, спричинені зовнішніми чи внутрішніми чинниками, розглядалися як загрози радянській безпеці. Організація Північноатлантичного договору в Західному блоці була створена в 1949 р. Вважалося, що це було мотивовано радянським бажанням зберегти контроль над збройними силами в Центральній та Східній Європі. Варшавський договір та НАТО визначили як холодну війну, так і міжнародний порядок, обмежений такими блоками, як Західна та Східна Європа.

У 1951 р. набрав чинності Договір про міжнародні вантажні перевезення залізничним транспортом, який застосовувався переважно у соціалістичних державах. Значна частина світової мережі залізниць підпадала під дію цього договору. У 1956 році було створено Організацію співробітництва залізниць як об'єднання східноєвропейських та азійських залізничних компаній. Вона розпочала роботу у 1957 році та базувалася у Варшаві. Її членами були залізничні компанії держав-учасниць, представлені їхніми міністерствами транспорту або відповідальним центральним органом залізниць. Цілями Співробітництва були покращення стандартів та співробітництво у здійсненні залізничного транспортування між країнами Європи та Азії, включаючи перевезення вантажів; удосконалення практики, пов'язаної із транспортною політикою, економічними та екологічними аспектами залізничних перевезень;

забезпечення дотримання конвенцій та угод, включаючи Конвенцію про міжнародні пасажирські перевезення залізницею, Конвенцію про міжнародні вантажні перевезення залізницею, Міжнародний пасажирський тариф, Міжнародний транзитний тариф і деяких інших.

У Західній Європі в 1980 році в Берні було укладено Конвенцію про міжнародні залізничні перевезення. Цей міжнародний договір передбачав графіки та умови перевезення людей та вантажів. Спочатку, 25 держав брали участь у Конвенції та координували діяльність Міжурядової організації міжнародного залізничного транспорту. Організація спостерігала за коригуванням правових положень відповідно до поточних подій у транспортному секторі. Відповідно до рішення, прийнятого у 1980 році, Конвенція набула чинності у 1985 р. і була суттєво переглянута у 1999 р. з прийняттям Вільнюського протоколу. Конвенція застосовується у багатьох європейських державах, включаючи всі держави-члени ЄС, Мальту та Кіпр. Навіть у деяких державах Північної Африки та Близького Сходу Конвенція та її положення є основою транскордонних перевезень.

Наприкінці ХХ ст. в Європі на залізницях спостерігалася тенденція до зниження обсягів перевезень практично в усіх секторах транспортного ринку. Винятком стали лише приміські, швидкісні та високошвидкісні пасажирські перевезення. Пасажирські перевезення Америки в більш відчутних масштабах залишилися лише у Північно-Східному коридорі США, а також у сфері приміських сполучень у деяких районах. В Японії розвиток швидкісних пасажирських перевезень дещо уповільнився, але обсяг перевезень на короткі та середні відстані при цьому зростає. Причинами збільшення пасажиропотоку і зростання попиту на пасажирські перевезення залізничним транспортом є збільшення швидкості руху потягів і, як наслідок, зменшення часу на перебування у русі[13, с. 37].

Цілями організацій залізничного транспорту було створення єдиної правової системи для міжнародних залізничних перевезень та полегшення та забезпечення її виконання та розвитку; досягнення повної кодифікації міжнародного транспортного права щодо перевезення вантажів та пасажирів залізницею; задоволення потреб у перевезеннях більш ніж одним видом транспорту, зокрема залізнично-морським, який постійно розвивається внаслідок зростання та вдосконалення мультимодальних видів транспорту. Додаткові цілі, відповідно до Протоколу 1999 року, полягали у створенні єдиних правових систем для Договору про використання вагонів як транспортного засобу у міжнародному залізничному сполученні та Договору про використання інфраструктури у міжнародному залізничному сполученні та перевезенні небезпечних вантажів; сприянні усуненню перешкод при перетині кордонів у межах відповідальності держав; забезпечення функціональної сумісності та технічної гармонізації; встановлення єдиного стандарту технічного огляду залізничної техніки.

Створення Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй було рекомендовано Тимчасовою підкомісією з економічної реконструкції спустошених районів, що зібралася в Лондоні та була підзвітна Економічній та Соціальній Раді у 1946 році. З моменту свого створення у 1947 році комітет комісії з внутрішнього транспорту був основою для міжурядової співпраці та узгоджених дій щодо полегшення міжнародних перевезень за одночасного підвищення безпеки та екологічних показників. Основні результати роботи урядів членів Комісії, що діють разом у рамках Комітету, знайшли своє відображення у міжнародних угодах та конвенціях, що забезпечують міжнародно-правову та технічну основу для розвитку міжнародних автомобільних, залізничних, внутрішніх водних та комбінованих перевезень у регіонах підзвітних Комісії. У рамках своєї діяльності Комісія з мобільності дуже активно реструктурувала європейський ринок залізничних

перевезень, щоб зміцнити позиції залізниць щодо інших видів транспорту. Зусилля Комісії були зосереджені на трьох основних областях, які мають вирішальне значення для розвитку сильної та конкурентоспроможної галузі залізничного транспорту: відкриття ринку залізничного транспорту для конкуренції, покращення функціональної сумісності та безпеки національних мереж та розвиток залізничної інфраструктури.

Європейський комітет зі стандартизації був створений у 1961 році в Парижі як Координаційний комітет з європейських стандартів замість Комітету Спільного ринку та зони вільної торгівлі, створеного у 1957 році та відтвореного у 1975 році у Брюсселі. Комітет являє собою асоціацію, що об'єднує національні органи зі стандартизації європейських країн та три європейські організації зі стандартизації, які були офіційно визнані Європейським союзом та Європейською асоціацією вільної торгівлі як такі, що мають повноваження щодо розробки та визначення стандартів на європейському рівні. Комітет надає платформу для розробки європейських стандартів та інших технічних документів щодо різних продуктів, матеріалів, послуг та процесів. Крім того, він підтримує стандартизацію для широкого кола областей та секторів, включаючи авіацію та космос, хімію, будівництво, споживчі товари, оборону та безпеку, енергетику, довкілля, продукти харчування, здоров'я, безпеку, охорону здоров'я та багато інших.

3.4. Вплив міжнародних санкцій на транспортні перевезення (на прикладі РФ)

Після перемоги над державами Осі у Другій світовій війні, відносини між колишніми союзниками, через велику низку факторів, почали погіршуватися, що призвело до розширення торгових обмежень зі сторони США щодо контролю над товарами, що експортуються до СРСР та інших країн комуністичного блоку. Після другої світової війни період узгоджених і

необхідних Європі та миру дій союзників з антигітлерівської коаліції швидко закінчився, і почалася «холодна війна»[14, с. 97]. У 1949 році Конгрес США прийняв Закон про експортний контроль - перший законодавчий акт, який запровадив всеосяжну систему експортного контролю з метою запобігти постачанню стратегічних матеріалів або військової техніки до комуністичних країн. Приблизно у цей період США ініціювали формування багатосторонньої системи експортного контролю з участю західноєвропейських урядів, яка пізніше стала відома як Координаційний комітет багатостороннього експортного контролю. Двома роками пізніше президент був уповноважений, відповідно до Закону про продовження торгової угоди 1951 року, припинити режим найбільшого сприяння для СРСР та його сателітів, а Закон про розширення торгівлі 1962 року майже усунув можливість надання будь-яких торгових концесій Радянському Союзу.

На додачу до загального експортного контролю проти комуністичного блоку, в основному орієнтованого на товари, в різні часи інші односторонні економічні заходи викликалися певними політичними подіями в Радянському Союзі. Наприклад, у 1974 році поправка Джексона-Веніка, що перешкоджала наданню СРСР сприятливого режиму інтенсивної торгівлі через радянські обмеження на єврейську еміграцію, практично звела нанівець попередні спроби адміністрації Ніксона повернутися до нормального стану двосторонньої торгівлі. Далі, з 1978 по 1980 роки США заборонили експорт технологій до Радянського Союзу у відповідь на арешти відомих дисидентів – Олександра Івановича Гінзбурга та Анатолія Борисовича Щаранського.

У 1947 році була прийнята Генеральна угода з тарифів та торгівлі, яка була спрямована на лібералізацію торгівлі за рахунок зниження торгових бар'єрів та усунення дискримінації у міжнародній торгівлі. Статті I та III Угоди передбачали режим найбільшого сприяння для всіх договірних держав та забороняла їм використовувати дискримінаційні заходи у міжнародній торгівлі.

У статті 11 міститься більш конкретне правило про те, що члени Світової організації торгівлі не можуть вводити обмеження, крім мит, податків або інших зборів, на міжнародну торгівлю. Отже, економічні заходи, що використовують торгові обмеження, могли розглядатися як такі, що суперечать цінностям та принципам системи вільної торгівлі. Історично була низка спроб розгляду економічних санкцій США, які нібито порушували Угоду з тарифів і торгівлі та принципи Світової організації торгівлі, включаючи такі: у 1949 році Чехословаччина подала скаргу на США за їхнє експортне ліцензування; у 1984 та 1985 роках Нікарагуа ініціювала розслідування в Раді за угодою, щоб оскаржити торговельні санкції, а потім і повне торговельне ембарго, запроваджене Сполученими Штатами; у 1996 році Європейські спільноти влаштовували консультації зі Сполученими Штатами щодо закону ХелмсаБертон. Ці суперечки, однак, залишили невирішеним питання про те, чи можуть економічні санкції США бути виправдані як законні торгові обмеження, але звернули увагу на аргументацію сторін, що сперечаються, щодо допустимих виключень з обмежень Угоди.

Після радянського вторгнення до Афганістану 25 грудня 1979 року адміністрація Картера закликала до негайного виведення радянських військ з Афганістану і вжила низку заходів у відповідь, включаючи бойкот літніх Олімпійських ігор у Москві та введення ембарго на зерно, технології та фосфати. Тоді як бойкот літніх Олімпійських ігор мав скоріше символічний, ніж практичний ефект, економічні наслідки інших санкцій проти СРСР оцінювалися неоднозначно. Наприклад, зернове ембарго 1980-1981 років піддавалося широкій критиці через мінімальний вплив на радянську економіку, яка успішно замінювала американське зерно поставками з інших країн, та загальних негативних наслідків для сільського господарства США. Іншим сумнозвісним прикладом економічних обмежень, накладених на Радянський Союз, було ембарго для будівництва Транссибірського трубопроводу в 1981-1982 роках.

Спочатку введені як додатковий елемент комплексної санкційної кампанії, спрямованої проти Польщі у відповідь на оголошення військового стану, ці заходи були спрямовані на перешкоджання будівництву Радянським Союзом Ямальського газопроводу, який дозволив би Радянському Союзу транспортувати природний газ з Уренгойського газового родовища Сибіру до Західної Європи. Він забезпечив розширений експортний контроль над постачанням нафтогазового обладнання та технологій із США та країн Європи. Цей великомасштабний проект енергетичного співробітництва з Радянським Союзом викликав серйозне занепокоєння в адміністрації Рейгана через небезпечну потенційною залежністю європейських країн від радянських джерел енергії, що могло дати Радянському Союзу потенційні важелі впливу на союзників США в Європі. Екстериторіальна застосування цієї ініціативи зустріла сильну протидію з боку європейських урядів і компаній, які продовжували постачати контрольоване трубопровідне обладнання до Радянського Союзу, незважаючи на примусові заходи, вжиті владою США. Збитий радянськими військово-повітряними силами рейс 007 корейської авіакомпанії 1983 році спричинив запровадження короткострокових санкцій за повітряні перевезення проти Радянського Союзу.

У 1985 році Михайло Горбачов, останній генеральний секретар Комуністичної партії, розпочав ліберальні реформи та переглянув радянську зовнішню політику, зосередивши увагу на зниженні напруженості, що призвело до закінчення холодної війни. У тому ж році він запропонував двом країнам скасувати взаємні торгові обмеження та розширити двосторонню економічну співпрацю як альтернативу безплідному протистоянню.

Після розпаду Радянського Союзу, рух Росії та інших колишніх радянських республік до демократії та ринкової економіки та їх подальша інтеграція у світову економіку та західні політичні структури викликали не лише швидке зростання двосторонньої торгівлі та інвестицій, а й розвиток

американо-російського партнерства у таких галузях, як оборона та безпека, нерозповсюдження ядерної зброї та захист навколишнього середовища. Це призвело до зникнення сенсу в архаїчних економічних обмежень часів холодної війни на міжнародному та національному рівнях. У 1993 році президент Клінтон ініціював скасування перешкод, що заважали нормальним відносинам з державами колишнього Радянського Союзу, зокрема так званий Акт про дружбу, який зняв основні законодавчі обмеження на торгівлю з Росією.

Хоча деякі застарілі обмеження залишалися в силі, їхній потенційний негативний вплив на двосторонню економічну співпрацю компенсувався довільною практикою їх застосування щодо російського бізнесу. 13 березня 1994 року члени Координаційного комітету з експортного контролю оголосили про його припинення та розпочали переговори про установи- наступника з метою міжнародної координації експортного контролю подвійного призначення за участю країн колишнього східного блоку. У той же період російський уряд продовжував переговори з офіційними особами США для отримання режиму найбільшого сприяння в торгівлі та подавав заявку на вступ до найбільш впливових міжнародних інститутів, включаючи Генеральну угоду щодо тарифів та торгівлі. Поправка Джексона-Веніка стала основною перешкодою для досягнення Росією цих цілей.

Після довгих років багатосторонніх переговорів, спрямованих на вступ Росії до Світової організації торгівлі, Росія стала членом Організації у серпні 2012 року. Щоб отримати повну перевагу вільної торгівлі для американського бізнесу, адміністрація Обама звернулася до Конгресу з проханням надати білль про нормалізацію торговельних відносин з Росією і покласти край застосуванню поправки Джексона-Веніка. Прийняття законопроекту про постійні нормальні торговельні відносини викликало бурхливі дебати у Конгресі та призвело до компромісу із законодавцями, які підтримали об'єднання законопроекту із системою економічних санкцій, спрямованих на покарання осіб, винних у

корупції та порушення прав людини в Росії. Цей закон, також відомий як Закон Магнітського, був запропонований сенатором Беном Кардіном у 2011 році у відповідь на трагічну смерть у московській в'язниці Сергія Магнітського – аудитора, який звинуватив ряд російських чиновників у податкових махінаціях та розкраданні.

Закон Магнітського також включав інші порушення прав людини в Росії та уповноважив Президента США визначати осіб, відповідальних чи іншим чином пов'язаних зі смертю Сергія Магнітського чи іншими порушеннями міжнародно визнаних прав людини, забороняти їм в'їзд до Сполучених Штатів, а також заморожувати та забороняти всі угоди з усім майном таких осіб.

Друга хвиля санкцій проти Російської Федерації була викликана подіями, які відбувалися в Україні протягом 2013-2014 років та подальшими діями Росії в Криму та Донбасі. 6 березня 2014 року, в силу вступила заборона на в'їзд до США та заморожування активів фізичних та юридичних осіб, відповідальних за підірив демократичних процесів та інститутів в Україні та створення загрози її миру, безпеці, стабільності, суверенітету та територіальній цілісності. Крім того, санкції, введені щодо колишнього президента України Віктора Януковича, лідерів кримських сепаратистів та інших колишніх українських посадових осіб, було розширено указом на деяких російських депутатів та посадових осіб, а також США попередили, що наступні їх кроки залежатимуть від того, чи вибере Росія ескалацію чи деескалацію ситуації. Потім, у відповідь на дії російського уряду, у тому числі анексію Криму та застосування ним сили в Україні, новий виконавчий указ «Блокування власності додаткових осіб, які сприяють ситуації в Україні» розширив сферу дії санкцій, закріплених попередніми указами.

Для посилення економічного тиску на Росію список осіб, які підпадають під санкції США, кілька разів розширювався за рахунок політиків та бізнесменів з найближчого оточення Путіна, кримських чиновників, лідерів сепаратистського руху Донбасу, Донецької та Луганської народних республік, а

також найбільших російських банків, військових та енергетичних компаній. На додаток до цілеспрямованих санкцій, введених проти певних осіб, компаній та секторів російської економіки, 19 грудня 2014 р. Сполучені Штати оголосили про запровадження всеосяжного економічного ембарго щодо «Кримського регіону України», до якого увійшли майже всі економічні Взаємодія США та Криму. Президент США також підписав Закон про підтримку свободи України від 2014 року, який давав адміністрації додаткові повноваження, які можуть бути використані, якщо цього вимагатимуть обставини, для запровадження додаткових санкцій проти фінансового, оборонного та енергетичного секторів російської економіки, а також для запровадження додаткових ліцензійних обмежень на американський експорт та реекспорт до Росії.

Уряд США вводив економічні санкції проти інших країн частіше, ніж всі інші держави світу разом узяті за останнє століття. На політичному рівні, санкції вважаються ключовим елементом економічної політики США, спрямованої на вирішення проблем зовнішньої та міжнародної безпеки. Сполучені Штати часто визначають економічні санкції як односторонні акти самопомоги. Щоб виправдати односторонні санкції як допустимий засіб правового захисту у мирний час у міжнародному праві, санкції поділяються на декілька категорій каральні та такі, які запроваджуються у відповідь на санкції іншої сторони. Якщо контрзахід, який накладає економічні, соціальні або репутаційні витрати на ціль, не порушує міжнародно-правові зобов'язання перед державою-мішенню, то для того, щоб контрзахід був законним відповідно до міжнародного права, він має бути взаємним і пропорційним за своєю метою та застосування. Якщо це не заборонено договірним зобов'язанням, каральні санкції, які включають як примусові, так і каральні елементи і мають яскраво виражений превентивний характер, загалом дозволені міжнародним правом, незалежно від того, чи мало місце порушення будь-якого міжнародно-правового зобов'язання державою-мішенню таких санкцій.

Ситуації з економічними санкціями, накладеними на Радянський Союз у 1970-х та 1980-х роках, та сучасні санкції проти Російської Федерації мають низку схожих рис. Найбільш очевидною рисою є паралель між фактичними передумовами подій, що викликали реакцію США: порушенням прав людини та порушенням міжнародного права. Основна відмінність полягає в тому, що пов'язані з Україною санкції є більш комплексними та суворішими, ніж заходи, які Сполучені Штати коли-небудь застосовували проти Радянського Союзу. Тим не менш, на відміну від поправки Джексона-Веніка та інших обмежень часів холодної війни, сучасна політика санкцій США має тенденцію бути більш гнучкою, а отже, потенційно більш ефективною, оскільки спрямована не стільки на покарання країни-противника, її громадян і компаній, скільки на примус цільової державу змінити свою поведінку або дотримуватися міжнародно визнаних стандартів та правил. Мета перших хвиль санкцій 2014-2015 років, пов'язаних з Україною, полягала в тому, щоб сприяти дипломатичному рішенню, яке забезпечувало б врегулювання конфлікту та сприяло би розвитку та стабільності в Україні, що Сполучені Штати тоді підтвердили своєю готовністю скасувати санкції, якщо Росія зробить необхідні кроки.

Ще однією важливою відмінністю є ширша міжнародна підтримка сучасних економічних заходів США проти Росії з боку Європи та інших союзників США, що є прямим результатом політичних та дипломатичних зусиль США і, в деяких окремих випадках, деякого політичного примусу. Крім того, поряд з економічними та дипломатичними заходами ЄС аналогічні економічні обмеження були прийняті рядом країн, що не входять до ЄС, включаючи, серед іншого, Норвегію, Швейцарію та Україну.

Хоча стаття 41 Статуту ООН дозволяє застосування міжнародним співтовариством колективних економічних санкцій, в ній закріплено, що Рада Безпеки є єдиним органом, уповноваженим визначати загрозу миру, порушення миру або акт агресії, а також вирішувати, які примусові заходи слід застосувати

до члена-порушника Організації Об'єднаних Націй. Після закінчення холодної війни Рада Безпеки грала активну роль на міжнародній арені, застосовуючи обов'язкові санкції ООН для надання дипломатичного та економічного тиску на держави-мішені або недержавні суб'єкти за порушення основоположних принципів міжнародного права, включаючи заборону агресії, тероризму, порушень прав людини та гуманітарного права. Проте, Статут ООН не містить прямої згадки про односторонні економічні заходи, які держави можуть застосовувати одна проти одної без дозволу Ради Безпеки. Одностороннє застосування примусових заходів порушує питання про те, чи можуть односторонні економічні санкції тлумачитися як застосування сили проти суверенних держав, яке є забороненим статтею 2 Статуту ООН, чи як незаконне втручання у питання, що по суті відносяться до внутрішньої юрисдикції держав, проти яких вони спрямовані.

ВИСНОВОК

Робота була присвячена міжнародному транспортуванню, його засадам та правовому регулюванню. На основі здобутої інформації з численних наукових робіт, документів та книг, можна зробити висновок, що транспортування є одним із найбільш важливих компонентів світової економіки, яке є опорою широкого спектру пасажирських та індустріальних відносин між країнами. У галузі міжнародних перевезень, по мірі їх розвитку, робилися зусилля з інтеграції окремих транспортних систем за рахунок використання як мінімум двох різних видів транспорту. Це стало відомо як інтермодальні перевезення, що підвищують економічні показники транспортної системи за рахунок найбільш продуктивного використання відповідних видів транспорту.

Міжнародні перевезення охоплюють різні види транспорту та галузей, у тому числі пасажирські та вантажні перевезення повітряним, морським, автомобільним та залізничним транспортом. У морському судноплаванні відбулися зміни щодо конкуренції та кібербезпеки. Авіація зазнала серйозних покращень в таких питаннях, як системи управління повітряними суднами та безпілотні авіаційні системи.

Глобалізація підтримувалася та розширювалася за рахунок розвитку сучасних транспортних систем. Вся система дистрибуції, від великих контейнеровозів до невеликих вантажівок для доставки, стала тісно інтегрованою, пов'язуючи виробничу діяльність з глобальними ринками. Однак, у глобальній транспортній системі є свої проблеми. Пропускна здатність багатьох сегментів транспортної системи була збільшена через додаткові вимоги, пов'язані з видами транспорту на далекі відстані. Перевантаженість багатьох міжнародних транспортних терміналів, таких як порти, часто призводить до затримок та ненадійних поставок, і існує гостра потреба у вдосконаленні внутрішніх транспортних систем.

Найголовнішим органом в регулюванні морських транспортних відносин є Міжнародна морська організація. Найважливішими інструментами Організації є конвенції, які обговорюються, приймаються та ратифікуються державами-членами. Усі прийняті конвенції вважаються юридично обов'язковими для всіх держав-членів як обов'язкові вимоги для міжнародного судноплавства. Доповнюючи та розвиваючи конвенції, Організація також ухвалила кілька технічних кодексів, які стосуються конкретних технічних галузей. Наявність деяких окремих кодексів, які би відповідали основній конвенції, була необхідною, коли вона зіткнулася з двома проблемами. По-перше, наприкінці 20 століття різко збільшилася кількість конвенцій. По-друге, договори стали настільки складними, що розривати їх стало важко. Тому Організація розробила окремий кодекс відповідно до конвенції, а потім закріпила посилання у основній конвенції.

Сучасна авіатранспортна галузь дедалі більше працює за умов ліберального ринку. Хоча державний контроль над тарифами, виходом на ринок та пропускнуою спроможністю зберігається у багатьох невеликих країнах, він поступово та майже повсюдно скасовується чи послаблюється. Міжнародний контроль дедалі більше рухається до широких формулювань відкритого неба, що дозволяють безкоштовно надавати послуги між країнами-учасницями, хоча прогрес на відкритому ринку, при якому національність володіння авіакомпаніями не обмежена, йде повільніше.

Існує загальне визнання важливості та цінності загального законодавства Європейського союзу щодо прав пасажирів. Багато дослідників права вірять, що головна сила законодавства Союзу, на їхню думку, полягає як у точності, так і в гнучкості його формулювань. Деякі стверджують, що законодавство Союзу є гарантією, яка здатна забезпечити стандарти для користувачів транспортними операторами. Точність у визначенні термінів та відшкодування витрат у разі затримок сприймається як головна сила через її однозначне застосування у всіх

держав-членах. Тим не менш, існують значні сірі області у тлумаченні правил та відмінності у їх застосуванні державами-членами. У деяких державах-членах законодавство ЄС посилює національне законодавство і узаконює його, тоді як в інших воно є лише основою для більш складної системи захисту прав пасажирів. Існують відмінності на національному рівні щодо тлумачення законодавства. Національні правоохоронні органи повинні демонструвати послідовність у тому, як вони виконують свої обов'язки та застосовують законодавство. Ще одна складність у міжнародних поїздках пов'язана з невизначеністю відповідальності національних органів, наприклад, коли під час поїздки перетинаються два чи три національні кордони. Залізничний сектор та асоціації пасажирів виступають за ширше використання альтернативного вирішення спорів, щоб уникнути тривалих та дорогих судових розглядів як для пасажирів, так і для операторів, а також правової невизначеності через сірі зони в законодавстві.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Анісімов В. С. ПланыГермании в сфере торгового сотрудничества с СССР в началеВтороймировойвойны /Вестник Санкт-Петербургскогоуниверситета. История, №2. 2008, с. 148-152. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/plany-germanii-v-sfere-torgovogo-sotrudnichestva-s-sssr-v-nachale-vtoroy-mirovoy-voyny/viewer>
2. Афіньська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу, 1974 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_094#Text
3. Бамбаева Н. Я. К вопросу значения рынка пассажирских авиаперевозок в развивающейся экономике /Научный вестник Московского государственного технического университет агражданской авиации, № 4(190). 2013, с. 144-147. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/k-voprosu-znacheniya-rynka-passazhirskih-aviaperevozok-v-razvivayuscheysya-ekonomike>
4. Веліев В. І. Повышениеэкономическойэффективностипассажирскихперевозок на международныхавиалиниях/TheScientificHeritage, №79-4. 2021, с. 11-15. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/povyshenie-ekonomicheskoy-effektivnosti-passazhirskih-perevozok-na-mezhdunarodnyh-avialiniyah>
5. Внукова О. С., Нікіфоров В. А. Международныетранспортныекоридоры /Ученые записки Орловскогогосударственногоуниверситета. Серия: Гуманитарные и социальные науки, № 2. 2015, с. 193-196. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnye-transportnye-koridory>
6. Гладських Е. Ю., Озернова Н. А. Международные перевозки и транспортныекоридоры /Экономика и бизнес: теория и практика, № 5. 2016, с. 53-55. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnye-perevozki-i-transportnye-koridory>

7. Горян Е. В., Горян К. В. Забезпечення безпеки пасажирів при здійсненні міжнародних повітряних перевезень /Юридичний вісник. Повітряне і космічне право, № 4. 2011, с. 5-10. URL: http://www.irbis-nbu.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbu/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/Npnau_2011_4_3.pdf
8. Григоров О. М. Перші міжнародні інституції у сфері цивільної авіації. // Право і суспільство, №2, частина 3. 2020, с. 214-219. URL: http://www.pravoisusilstvo.org.ua/archive/2020/2_2020/part_3/34.pdf
9. Гриванов Р. І. Японо-американские противоречия и сотрудничество в 60-70-е годы века как фактор политического и экономического развития Японии /Magistra Vitae: электронный журнал по историческим наукам и археологии, №. 12 (341). 2014, с. 90-96. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/yapono-amerikanskie-protivorechiya-i-sotrudnichestvo-v-60-70-e-gody-hh-veka-kak-faktor-politicheskogo-i-ekonomicheskogo-razvitiya-yaponii-1>
10. Деркач Е. М. Правове регулювання господарської діяльності в сфері транспорту: теоретичні та прикладні проблеми. 2021, с. 37. URL: http://www.iepd.kiev.ua/wp-content/uploads/2020/07/%D0%90%D0%B2%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%B5%D1%84%D0%B5%D1%80%D0%B0%D1%82_%D0%94%D0%B5%D1%80%D0%BA%D0%B0%D1%87_%D0%95.%D0%9C.pdf
11. Дикань О. В., Диколенко О. Г., Ганич Л. Н. Сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку підприємств залізничного транспорту /Збірник наукових праць Української державної академії залізничного транспорту, № 135. 2013, с. 131-135. URL: http://www.irbis-nbu.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbu/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN

[N&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/Znpudazt_2013_135_25.pdf](#)

12. Європейська Угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів, 1957 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_217#Text
13. Єршоміна М. О., Тройнікова О. М., Сапронова О. М. Аналіз міжнародного досвіду розвитку високошвидкісних залізничних перевезень та питання його впровадження в Україні / Інфраструктура ринку, №33. 2019, с. 35-42. URL: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/ifrcetr_2019_33_7.pdf
14. Жиряков І. Г. Запад и Восток в конце 1940-х-1960-е гг.: экономические отношения в контексте «Холодной войны» / Локус: люди, общество, культуры, смыслы, №2. 2017, с. 96-106. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/zapad-i-vostok-v-kontse-1940-h-1960-e-gg-ekonomicheskie-otnosheniya-v-kontekste-holodnoy-voyny/viewer>
15. Люшина Т. В. Правове регулювання відповідальності перевізника за договором міжнародного морського перевезення пасажирів та багажу // Правова держава, №24. 2016, с. 176-182. URL: <http://dspace.onu.edu.ua:8080/handle/123456789/9193>
16. Іосіфов В. В. Оценка рисков ужесточения климатических ограничений на рынках международных грузовых и пассажирских перевозок / Управление инновациями. 2020, с. 92-97. URL: http://inf-econ.ru/_ld/2/208_92.pdf
17. Каліна Н. В., Савич О. С. Особливості договорів, що опосередковують морське перевезення вантажів / Молодий вчений, № 12(3). 2015, с. 83-87. URL: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN

[N&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/molv_2015_12\(3\)_21.pdf](#)

18. Каспрук О. С. Проблеми правового регулювання міжнародних мультимодальних перевезень, №126.2015, с. 93-100. URL: <http://apir.iir.edu.ua/index.php/apmv/article/download/2694/2398>
19. Козаченко Д. М., Германюк Ю. М. Математична модель для дослідження перевезення вантажів у міжнародному сполученні /Транспортныесистемы и технологии перевозок, № 5, с. 28-32. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/matematicchna-model-dlya-doslidzhennya-perevezennya-vantazhiv-u-mizhnarodnomu-spolucheni>
20. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про договори повністю або частково морського міжнародного перевезення вантажів, 2008 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_k30#Text
21. Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів, 1956 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_234#Text
22. Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу, 1973 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_845#Text
23. Конвенція про міжнародні залізничні перевезення, 1980 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_291#Text
24. Конвенція про Міжнародну морську організацію, 1948 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_219#Text
25. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, 1999 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_594#Text
26. Кравчук, Ю.Б. Економічна історія : навч. посіб. для студентів напряму підготовки «Економіка і підприємництво». Харків : ХНУВС, 2014, с. 223. URL: <http://dspace.univd.edu.ua/xmlui/handle/123456789/377>

27. Курбатова Я. М. Проблеми гармонізації законодавства України про залізничні вантажні перевезення /Науковий вісник Академії муніципального управління. Серія: Право, №2. 2012, С. 247-253. URL: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/Nvamu_pr_2012_2_30.pdf
28. Липинська О. А. Україна в системі міжнародної морської торгівлі /Вісник соціально-економічних досліджень, № 1. 2012, с. 80-86. URL: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/Vsed_2012_1_14.pdf
29. Логінов М. М. Перша світова війна як спосіб розв'язання економічних суперечностей /Історія народного господарства та економічної думки України, № 49. 2016, с. 93-111. URL: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/ingedu_2016_49_8.pdf
30. Лотоцька В. М., Біткіна А. М. Правове регулювання при міжнародних перевезеннях /Матеріали V Міжнародної науково-технічної конференції молодих учених та студентів «Актуальні задачі сучасних технологій», 2016. С. 254-255. URL: http://elartu.tntu.edu.ua/bitstream/123456789/18798/2/ConfATMT_2016vI_Lototska_V_M-Legal_regulation_of_254-255.pdf
31. Мажоріна М. В. Международные перевозки пассажиров и багажа: современное правовое регулирование /Право. Журнал Высшей школы экономики, № 2. 2015, с. 238-244. URL:

<https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnye-perevozki-passazhirov-i-bagazha-sovremennoe-pravovoe-regulirovanie>

32. Маловацький О. В. Періодизація розвитку системи відповідальності перевізників в міжнародному повітряному праві /Юридичний вісник. Повітряне і космічне право, №1. 2006, с. 11-15. URL: http://www.irbis-nbu.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbu.gov.ua/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/Npnau_2006_1_4.pdf
33. Мальцев А. А., Матвеева А. В.
Международные пассажирские авиаперевозки: детерминанты взрывного роста /Управленец, Т.9, № 3. 2018, с. 26-31. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnye-passazhirskie-aviaperevozki-determinanty-vzryvnogo-rosta>
34. Мануїлова К. В. Міжнародна уніфікація норм про відповідальність за шкоду, заподіяну під час повітряного перевезення /Митна справа, №6. 2014, с. 12-18. URL: http://www.irbis-nbu.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbu.gov.ua/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/Ms_2014_6_4.pdf
35. Микита І. Р. Поняття договору міжнародного морського перевезення /Приватне право і підприємництво, № 14. 2015, с. 109-114. URL: http://www.irbis-nbu.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbu.gov.ua/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/Ppip_2015_14_29.pdf
36. Микита І. Р. Універсальна та регіональна уніфікація у сфері міжнародного морського перевезення вантажів /Приватне право і підприємництво, № 18.

- 2018, с. 198-205. URL: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/Ppip_2018_18_46.pdf
37. Міжнародні перевезення : теорія та практика : навч. посібник : у 2 кн. / Харків : ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2018, 182 с. URL: <http://eprints.kname.edu.ua/50363/>
38. Охота В. І. Підвищення ефективності управління міжнародними перевезеннями / Галицький економічний вісник, №1. 2014, с. 35-41. URL: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/gev_2014_1_7.pdf
39. Підлісний П., Брайковська А. Передумови організації мультимодальних перевезень вантажів вітчизняними операторами на міжнародному ринку транспортних послуг / Економіст, №10. 2011, с. 64-67. URL: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/econ_2011_10_22.pdf
40. Попель С. А., Неліпович О. В., Мотюк К. Д. Міжнародні морські вантажні перевезення: сучасний стан та перспективи участі в них України / Науковий вісник Ужгородського університету. Сер: Економіка, № 4. 2013, с. 200-204. URL: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/Nvuuec_2013_4_37.pdf

41. Постнікова А. Г. Проблема економічної підготовки Німеччини до
світової війни та німецько-турецькі торгово-економічні відносини в
1933-1939 рр. / Вестник Нижегородського університету ім. Н. І. Лобачевського,
№ 1-2. 2014, с. 351-358. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/problema-ekonomicheskoy-podgotovki-germanii-k-mirovoy-voynе-i-germano-turetskie-torgovo-ekonomicheskie-otnosheniya-v-1933-1939-gg/viewer>
42. Раскалей М. О. Міжнародні повітряні перевезення. Український аспект
/ Вчені записки Кримського федерального університету імені В. І.
Вернадського. Юридичні науки, Т. 26, № 2-1 (2). 2013 р, с. 419-425. URL:
http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/Npnau_2009_4_23.pdf
43. Раскалей М. О. Окремі зобов'язання держав у сфері міжнародного
повітряного права. стан та перспективи / Альманах міжнародного права,
№4. 2014, с. 58-65. URL: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/amp_2014_4_9.pdf
44. Рябікін, Д. А. Основні особливості договорів міжнародного морського
перевезення вантажів / Науковий вісник Ужгородського національного
університету : Серія: Право. Вип. 22, Т.1, №Ч.1. Ужгород : Гельветика,
2013, с. 216–219. URL: <https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/handle/lib/1296>
45. Старицька О. О. Правове регулювання договору міжнародного
повітряного перевезення / Юридичний вісник. Повітряне і космічне право,
№4. 2009, с. 81-84. URL: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN

[N&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/Npnau_2009_4_23.pdf](#)

46. Статут ліги націй, 1919 р. URL: https://yurist-online.org/publ/istoricheskie_dokumenty_istorichni_dokumenti/statut_ligi_nacij_ustav_ligi_nacij/2-1-0-1227
47. Стрігунова Д. П. О правовом регулюванні міжнародної морської перевезення пасажирів / Вестник университета, №7. 2014, с. 261-265. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/o-pravovom-regulirovanii-mezhdunarodnoy-morskoy-perevozki-passazhirov/viewer>
48. Таш'ян Р. І. Механізм цивільно-правового регулювання транспортних відносин / Університетські наукові записки, №1. 2016, с. 101-109. URL: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/Unzap_2016_1_11.pdf
49. Туз А. Цена руйнування. Створення і крах нацистської економіки / Економічна соціологія, Т. 19, №2. 2018, с. 50-85. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/tsena-razrusheniya-sozdanie-i-gibel-natsistskoj-ekonomiki/viewer>
50. Філіппов А. В. Особливості порядку подання позову до перевізника за договором міжнародного повітряного перевезення / Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія: Юридичні науки, № 2 (3). 2016, с. 138-141. URL: [http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/Nvkhdu_jur_2016_2\(3\)_34.pdf](http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/Nvkhdu_jur_2016_2(3)_34.pdf)
51. Чемпалов И. Н. Английская экономическая блокада Германии в период «странной войны» (сентябрь 1939—май 1940) / Международные отношения

- на Балканах и Ближнем Востоке, №15, Свердловск, 1988, с. 101-125. URL: https://elar.urfu.ru/bitstream/10995/40030/1/balkan_1988_15_09.pdf
52. Чернега О. Б., Дорофеева Х. М. Діагностика стану та особливостей розвитку світової авіаційної мережі / Економічний часопис-XXI, № 7-8 (2). 2015, с. 8-11. URL: [http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/ecchado_2015_7-8\(2\)_3.pdf](http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/ecchado_2015_7-8(2)_3.pdf)
53. Шворнікова Г. М., Сорока С. І. Управління проектами у галузі міжнародних залізничних перевезень / Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля, № 2. 2019, с. 120-124. URL: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/VSunU_2019_2_21.pdf
54. Шморгун О. О. Міжнародні санкції як інструмент впливу на агресора: історія і сьогодення / Суспільно-політичні процеси, № 1 (11). 2019, с. 377-457. URL: <https://elibrary.ivinas.gov.ua/5045/1/Mizhнародni%20sanktsii%20yak%20instrument.pdf>
55. Шраменко Н. Ю. Системний підхід до процесу доставки вантажів в міжнародному сполученні в умовах невизначеності / Вісник Вінницького політехнічного інституту, 2009, с. 43-46. URL: <https://visnyk.vntu.edu.ua/index.php/visnyk/article/view/1796/1796>
56. Щелудяков Р. С. Генеза міжнародно-правового регулювання повітряних перевезень / Актуальні проблеми політики, №60. 2017, с. 133-142. URL: <http://app.onua.edu.ua/index.php/app/article/view/265>

57. Янакаєва К. М. Історичні аспекти становлення інституту санкцій у міжнародному праві / Право і суспільство, № 2 (3). 2015, с. 52-57. URL: [http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/Pis_2015_5.2\(3\)_10.pdf](http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/Pis_2015_5.2(3)_10.pdf)
58. Яновицька А. В. Колізійне регулювання міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом / Підприємництво, господарство і право, №10. 2016, с. 178-182. URL: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/Pgip_2016_10_36.pdf