

УДК 346.7

Елла Деркач,*канд. юрид. наук, доцент,
доцент кафедри конституційного, міжнародного і кримінального права
Донецького національного університету імені Василя Стуса*

ЩОДО КОНЦЕПТУАЛЬНИХ ЗАСАД КОДИФІКАЦІЇ ТРАНСПОРТНОГО ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ

У статті розглянуто питання доцільності та перспектив кодифікації національного транспортного законодавства, висвітлюються основні проблеми транспортного законодавства, які зумовлюють потребу проведення його кодифікації. На підставі аналізу зарубіжного досвіду наводиться авторське бачення концептуальних засад кодифікації законодавства України про транспорт.

Ключові слова: транспортне законодавство, кодифікація, транспортні статuti та кодекси, транспорт.

Постановка проблеми. У сучасних умовах розвитку національної економіки транспорт разом з іншими галузями економіки забезпечує базові умови життєдіяльності суспільства, є важливим інструментом досягнення соціальних, економічних, зовнішньополітичних цілей.

У нових умовах перед транспортною галуззю постають нові виклики, на які має відповідати національне законодавство. Сьогодні все більше зростає актуальність застосування логістичного підходу у транспортній діяльності із запровадженням сучасних логістичних технологій транспортування і вантажообробки: інтер-, мультимодальних і термінальних систем перевезення вантажів, технології перевезення “від дверей до дверей”, сучасних телекомунікаційних систем супроводу вантажоперевезень [1]. Проте в Україні наразі відсутній законодавчий акт, у якому були б об’єднані і систематизовані правові норми чинних законів у сфері транспорту. Як справедливо зазначає проф. В. С. Белих, транспорт є не тільки галуззю, що забезпечує перевезення вантажів та людей, а насамперед міжгалузеву системою, яка перетворює умови життєдіяльності та господарювання. Тому комплексне (міжгалузеве) регулювання транспортних відносин передбачає розроблення і прийняття єдиного Транспортного кодексу. Єдність економічна, єдність виробнича повинні бути забезпечені єдністю правовою – прийняттям єдиного Транспортного кодексу [2].

Питанням вдосконалення транспортного законодавства вже приділили свою увагу деякі вітчизняні вчені, зокрема В. Й. Развадовський, І. В. Булгакова, Є. В. Довженко, Т. А. Колянковська, М. Л. Шелухін, Р. Я. Тюрин та інші, проте актуальним є дослідження питання щодо доцільності кодифікації транспортного законодавства як способу його вдосконалення з урахуванням досвіду інших країн.

Метою статті є визначення перспектив транспортного законодавства і концептуальних основ його вдосконалення шляхом кодифікації.

Виклад основного матеріалу. Транспортне законодавство є комплексним та містить

норми різної галузевої належності. Умовно можна виділити три рівні правового регулювання транспортної діяльності: Господарський кодекс України (гл. 32) (далі – ГК України) та Цивільний кодекс України (гл. 64) (далі – ЦК України) містять загальні положення щодо перевезень для всіх видів транспорту, зокрема про договори перевезення, транспортного експедирування, довгострокові договори щодо перевезення вантажів, відповідальність перевізника, правила пред’явлення та розгляду претензій та позовів у цій сфері. Транспортними кодексами, статутами регулюються перевезення з урахуванням особливостей функціонування кожного виду транспорту. Детальна регламентація перевезень здійснюється за допомогою правил перевезень вантажів та пасажирів, які розвивають положення транспортних кодексів та статутів. Транспортне законодавство є найбільш кодифікованою галуззю законодавства: зокрема, морські та повітряні перевезення регулюються Кодексом торговельного мореплавства України та Повітряним кодексом України, залізничні перевезення регламентовано Статутом залізниць України, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України. Крім того, досі є чинними в частині, що не суперечить законодавству України, Статут внутрішнього водного транспорту СРСР та Статут автомобільного транспорту УРСР. Такий підхід, коли основне навантаження щодо правового регулювання перевезення покладається на транспортні статuti та кодекси, дозволяє враховувати технологічні та правові особливості умов перевезень вантажів різними видами транспорту [3, с. 242]. Проте в нашій країні правове регулювання однорідних відносин, пов’язаних із перевезенням вантажів різними видами транспорту, здійснюється різними за юридичною силою нормативно-правовими актами – кодифікованими законами та транспортними статутами, які є підзаконними нормативно-правовими актами.

Нині транспортні статuti та кодекси містять різні рішення стосовно аналогічних та практично важливих умов договору перевезення вантажів (відповідальності перевізника, обчислення строків для подання позовів тощо). Такого роду

диференціація не має допускатися [4, с. 42]. Більш того, транспортні статuti (кодекси) та ГК України, ЦК України по-різному регламентують однорідні відносини, що виникають у сфері перевезення вантажів. Неузгодженість спеціального транспортного законодавства з ГК України та ЦК України має наслідком виникнення спорів щодо перевезення вантажів, неправильне застосування норм законодавства про транспорт. Узагальнення судової практики Вищим господарським судом щодо вирішення таких спорів певною мірою сприяє покращенню правозастосовної практики [5], проте зазначені проблемні питання потребують розв'язання на рівні законодавства.

По-перше, в чинному законодавстві не узгоджені положення щодо господарсько-правової відповідальності за порушення умов перевезення вантажів, що створює передумови для виникнення спорів, неоднозначного застосування норм законодавства про транспорт. Насамперед це стосується коригування меж відповідальності суб'єктів перевезення вантажу (встановлення рівного обсягу відповідальності вантажовідправника та перевізника та скасування правила щодо обмеженої відповідальності перевізника), вдосконалення порядку вирішення спорів щодо перевезення вантажу (зокрема, питання стосовно застосування позовної давності у справах щодо перевезення вантажів).

По-друге, ГК України, ЦК України та транспортні кодекси, статuti передбачають різні строки для пред'явлення та розгляду претензій та позовів до перевізників, різні правила визначення початку їх перебігу. У зв'язку зі скасуванням обов'язкового дотримання досудового врегулювання спорів щодо перевезення вантажів виникла проблема стосовно порядку обчислення позовної давності у таких справах у разі неперед'явлення претензії, зокрема щодо застосування ст. 315 ГК України. За приписами ст. 315 ГК України, якщо претензію відхилено або відповідь на неї не одержано в строк, заявник має право звернутися до суду протягом 6 місяців з дня одержання відповіді або закінчення строку, встановленого для відповіді. Статутом залізниць передбачено інший порядок обчислення строку для подання позову (ст. 136, 134 Статуту) залежно від підстав його подання. У визначенні перебігу позовної давності за позовами до перевізників, що випливають із договорів перевезення вантажів, як зазначив Вищий господарський суд України, слід виходити з того, що такий перебіг починається після закінчення строку пред'явлення претензії і строку її розгляду (ч. 2, 3 ст. 315 ГК України), незалежно від того, чи пред'являлася відповідна претензія до перевізника (Постанова Пленуму Вищого господарського суду України від 29.05.2013 № 10 «Про деякі питання практики застосування позовної давності у вирішенні господарських спорів»). Отже, у разі виникнення спорів, пов'язаних із перевезенням вантажів залізницею, для визначення початку перебігу позовної давності не можуть застосовуватися приписи Статуту залізниць України, оскільки Статут затверджено не законом, а постановою КМУ.

По-третє, в умовах розвитку змішаних (комбінованих) перевезень вкрай актуальною є уніфікація правового регулювання таких перевезень, тому вимагає створення правової основи перевезення вантажів за участю декількох видів транспорту. Створення належної правової основи необхідно також для функціонування внутрішнього водного та автомобільного транспорту.

Безумовно, зазначені проблеми, які вказують на необхідність вдосконалення транспортного законодавства, не є вичерпними. І тут має бути системний підхід до правового регулювання транспортної галузі. Ці завдання міг би вирішити єдиний Транспортний кодекс, доцільність розроблення якого пов'язана з важливим значенням транспорту у розв'язанні соціально-економічних завдань, які стоять перед державою.

Кодифікація характеризується виданням зведеного, логічно структурованого, внутрішньо узгодженого нормативного акта, який охоплює з максимальною повнотою певну сферу суспільних відносин. Кодифікація здійснюється в рамках особливої форми правотворчості і виражається в прийнятті кодифікованого акта. Роль кодифікованих актів успішно виконують основи законодавства, статuti, положення та інші акти [2].

Однією з передумов виникнення комплексних галузей законодавства, до яких належить і транспортне право, є існування великих блоків дублюючого матеріалу і протиріч. До того ж неточність, невизначеність термінів, понять і формулювань закону породжують численні проблеми в освоєнні і застосуванні закону, дозволяють спотворювати його зміст, створюють сприятливий ґрунт для зловживань. Кодифікація допомагає вирішити ці та інші проблеми правового регулювання [6].

У науковій літературі виділяються два блоки проблем кодифікації [6]. Перший блок об'єднує проблеми, які свідчать про необхідність ініціювання процесу кодифікації. Другий блок передбачає постановку і вирішення завдань, пов'язаних безпосередньо з процесом кодифікації і його результатами. До першої групи відносять такі проблеми транспортного законодавства, як: недостатню конкретизацію у визначенні понятійного апарату; неможливість визначення критеріїв віднесення одних питань організації та здійснення перевезень до регулювання правилами, других – інструкціями, а третіх – керівництвами [7]; необхідність оптимізації правового регулювання суспільних відносин і завершення формування масиву транспортного законодавства, а також усунення колізій між нормами транспортних статутів і ЦК [8]; необхідність уніфікації норм транспортного законодавства [9].

Що стосується другого блоку, то нього в науковій літературі відносять питання про можливість визнання того чи іншого комплексного нормативного правового акта кодифікованим. Дане питання є дискусійним, до його вирішення вчені підходять із різних сторін [6]. Так, наприклад, О. М. Чашин виділяє класичну, прискорену, безперервну форми кодифікації, а також рекодифікацію. У класичній формі роз-

різнене законодавство переробляється в єдиний кодифікований акт. У разі прискореної кодифікації розрізнені акти об'єднуються без істотної переробки. У разі безперервної кодифікації раніше прийнятий кодифікований правовий акт доповнюється систематично некодифікованим нормативним матеріалом. Рекодифікація являє собою заміну застарілого кодифікованого нормативного правового акта новим кодифікованим актом [10].

Відповідно до національної правової доктрини вважається, що кодекс – це виключно новий закон, якому законодавець надав назву «кодекс» [11]. Разом із тим слід зазначити, що юридична наука низки держав, зокрема Франції, виходить із функціонального розуміння кодексу, а кодифікацією вважає будь-яку форму приведення в одне ціле розрізнених правових норм, незалежно від того, відміняє кодифікатор ці норми формально, створюючи на їх базі новий великий закон – кодекс (наполеонівська концепція), або залишає кодифіковані норми чинними, лише по-новому їх структуруючи, тобто створює нову правову форму без зміни змісту (римська або новітня французька концепція). У такому разі важливою є не форма, а мета – боротьба із правовою невизначеністю, яку можна досягти, використовуючи різні засоби [12].

Враховуючи різноманітність і специфічність суспільних відносин у транспортній сфері, а також відсутність єдиного методу їх правового регулювання, в науці пропонується розроблення базового нормативного акта транспортної сфери – Основ транспортного законодавства або Транспортного кодексу, аргументується прийняття транспортних кодексів на автомобільному, внутрішньому водному, залізничному транспорті [13, с. 12, 17]. Наприклад, обґрунтовуючи доцільність кодифікації законодавства про залізничний транспорт, М. Л. Шелухін пропонує загальні норми щодо процесу перевезення закріпити в ГК України, а спеціальні норми – в Кодексі залізничного транспорту або Транспортному кодексі [14, с. 13]. При цьому деякі вчені наполягають саме на прийнятті транспортного кодексу, а не статуту. Як зазначає проф. А. І. Бобильов, Статут і за формою, і за змістом має обмежений характер і містить загальні правила перевезення вантажів, пасажирів, багажу. Кодекс є найбільш поширеним видом кодифікованих актів, що діють в основних сферах життєдіяльності суспільства, тоді як статуту як вид кодифікації законодавства застарівають, вони були даниною часу і є формою установчих документів організованих товариств на транспорті [15].

Є. В. Довженко обґрунтовує тезу про те, що вдосконаленню діяльності з кодифікації транспортного законодавства нашої держави сприяло би прийняття Основ транспортного законодавства України, що зумовлено різноманітністю і специфічністю суспільних відносин у транспортній сфері, а також відсутністю єдиного методу їх правового регулювання. Другим етапом на шляху подальшої кодифікації транспортного законодавства було би внесення відповідних змін до чинних транспортних

кодексів та прийняття нових, зокрема, у сфері автомобільного та внутрішнього водного транспорту [13, с. 17].

Як зазначає В. В. Міщук, нині існує досить значна кількість нормативних документів, які регулюють правовідносини в транспортній сфері, оскільки транспортно-правові норми є досить специфічними. Враховуючи те, що елементи єдиної транспортної системи України функціонують на підставі законів, постанов, наказів і правил, скоріш за все прийняття Транспортного кодексу України є недоцільним, оскільки він буде досить об'ємним. Напевно, необхідно залишити наявну структуру нормативних документів, які регулюють діяльність транспорту в Україні, при цьому скоригувавши термінологію у сфері перевезень з метою єдиного її трактування і використання [16].

Процес вдосконалення транспортного законодавства неможливий без урахування кращого досвіду правового регулювання в інших країнах.

У Франції наприкінці 2010 року був прийнятий Транспортний кодекс (Code des transports de France), що увібрав в себе положення цілого ряду законів, французьких кодексів, покликаних регулювати правовідносини в п'яти сферах комерційної діяльності, пов'язаних із перевезеннями вантажів і пасажирів: Авіаційного кодексу, Кодексу законів про плавання у внутрішніх водах і про річковий транспорт, Кодекс законів про пенсійне забезпечення французьких моряків комерційного флоту, рибальського флоту і моряків суден рекреаційного призначення та Кодекс законів про морські порти. Транспортний кодекс набув чинності 1 грудня 2010 г. [17].

Частина перша Транспортного кодексу являє собою систематизоване викладення загальних принципів і правових норм, які застосовуються до всіх видів транспортних правовідносин, що виникають на території Франції. Тут передбачено і правила, що регламентують права, обов'язки, функції і завдання держави, її органів і служб у сфері організації діяльності як усієї французької транспортної системи, так і окремих її видів.

У частині першій містяться загальні положення транспортного права; принципи організації французької транспортної системи; положення, що застосовуються до транспортних організацій і до їх працівників; вимоги до фахівців, які працюють у французькій транспортній системі; норми про договори, які укладаються транспортними організаціями; правила про інфраструктуру транспортних організацій, про заходи безпеки на транспорті; положення, що стосуються порушень у транспортній сфері (включаючи положення про боротьбу проти тероризму, зловживання алкоголем і використання наркотичних засобів).

Частина друга Транспортного кодексу містить норми права в галузі залізничного транспорту і залізничних перевезень; частина третя – у сфері сухопутного транспорту і дорожніх перевезень; частина четверта – в галузі внутрішніх водних перевезень і річкового транспорту;

частина п'ята – в галузі морського транспорту та морських перевезень; частина шоста – в галузі авіаційного транспорту та авіаційних перевезень. Транспортний кодекс налічує в цілому 2200 статей, поєднав у собі норми права, що діють у п'яти сферах транспортних правовідносин, тому вийшов досить об'ємним [17].

У США прийнятий єдиний Транспортний кодекс, однак він далекий і за формою, і за змістом від кодексу: це збір законів, об'єднаних предметом (об'єктом) правового регулювання, який є продуктом інкорпорації [2].

Німеччина кодифікувала своє транспортне законодавство. Нині Комерційний кодекс (HGB) став свого роду кодифікацією приватного транспортного законодавства, що полегшує застосування і забезпечує більш вільний доступ до відповідних нормативних актів транспортного законодавства як для юристів, так і для практиків. Проте єдиний транспортний кодекс у Німеччині відсутній. Транспортне законодавство представлено законами: в галузі автотранспортних перевезень – Законом про магістралі; в галузі перевезення людей – Законом про перевезення людей; в галузі перевезення товарів на легкових автомобілях – Закон про перевезення товарів на легкових автомобілях; у сфері залізничного транспорту – Загальним залізничним законом; у сфері транспорту по внутрішнім водам – Закон про Федеральні водні шляхи [2].

Цікавим є досвід Республіки Казахстан із кодифікації транспортного законодавства, де була спроба прийняти єдиний Транспортний кодекс. Так, Міністерством транспорту і комунікацій був підготовлений проект Транспортного кодексу, в якому повинні були знайти відображення питання правового регулювання відносин, що виникають у процесі здійснення господарської діяльності на різних видах транспорту, у зв'язку з чим підлягали скасування спеціальні закони про залізничний транспорт, внутрішній водний транспорт та ін. Транспортний кодекс Республіки Казахстан мав об'єднати 8 чинних галузевих законів (про транспорт, про автомобільний, залізничний, водний транспорт, про автомобільні дороги, про торговельне мореплавання, про державне регулювання цивільної авіації, а також про використання повітряного простору та діяльності авіації). До проекту кодексу було внесено нові для транспортного законодавства Республіки Казахстан норми, що стосувалися до того часу не регламентованих відносин у сфері прямих змішаних перевезень, міського електричного транспорту «шляхом регламентації вимог до таких транспортних засобів і їх діяльності». У сфері залізничного транспорту в проект Транспортного кодексу Республіки Казахстан були включені питання взаємодії митних і прикордонних служб під час організації цього виду перевезень, а також своєчасного дотримання термінів доставки пасажирів, вантажів, багажу і поштових відправлень. У проекті також були закладені норми щодо тарифної політики для всіх учасників перевізного процесу. Проте згодом проект єдиного Транспортного кодексу було відкликано. На думку проф. С. П. Мороз [18], відмінності

між окремими видами транспорту настільки істотні, що будь-які спроби об'єднання норм, що регулюють транспортні відносини, в одному законодавчому акті приречені на провал (що і сталося під час розроблення Транспортного кодексу). Підкреслюється, що нині більш важливим напрямом удосконалення транспортного законодавства Республіки Казахстан є його уніфікація з нормами країн ближнього і далекого зарубіжжя, а також приведення його у відповідність до міжнародних стандартів і правила в галузі транспорту.

Висновки

Підсумовуючи викладене, можна зробити такі висновки.

Прийняття комплексного законодавчого акта, що регулює діяльність всіх видів транспорту, а саме Транспортного кодексу, сприяло б уніфікації термінології та покращенню господарської практики застосування відповідного законодавства, усуненню внутрішніх протиріч та дублювання правових приписів, упорядкуванню чинних нормативно-правових актів у цій сфері, створенню умов для рівноправного розвитку всіх форм господарювання, розвитку сучасного ринку транспортних послуг. Проте першочерговим завданням є розроблення концептуальних основ проекту Транспортного кодексу. В єдиному Транспортному кодексі мають бути збалансовані публічні та приватні інтереси, передбачені сучасні тенденції комерціалізації перевізного процесу, його діджиталізації, розвитку змішаних перевезень, регламентовано правовий статус нових учасників ринку транспортних послуг.

Транспортний кодекс може складатися із Загальної та Особливої частини. До Загальної частини доцільно включити універсальні положення щодо всіх видів транспорту; зокрема, структура Загальної частини могла б включати такі розділи: загальні положення, визначення основних понять, що вживаються в тексті кодексу; принципи транспортної діяльності; засади державного управління та регулювання у галузі транспорту; тарифи, збори, плата у галузі транспорту; технічне регулювання у галузі транспорту; ліцензування у галузі транспорту; забезпечення безпеки на транспорті; загальні положення про інфраструктуру транспорту; розвиток конкуренції у галузі транспорту; державно-приватне партнерство у галузі транспорту; організація транспортної діяльності; учасники транспортних відносин; окремі види господарської діяльності у галузі транспорту (перевезення вантажів, транспортно-експедиторська діяльність та інші); транспортні договори; відповідальність на транспорті; акти, претензії, позови.

В Особливій частині могли б знайти відображення особливості правового регулювання господарської діяльності окремих видів транспорту, зокрема: правове регулювання господарської діяльності автомобільного транспорту; залізничного транспорту; повітряного транспорту; морського транспорту; внутрішнього водного

транспорту; правове регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні.

Досліджувані проблеми кодифікації транспортно-законодавства не є вичерпними, тому запропоновані варіанти їх вирішення залишаються відкритими для наукової дискусії та можуть бути основою для подальших наукових досліджень. Як видається, реалізація запропонованих заходів сприятиме системному вдосконаленню транспортно-законодавства, поглибленню тенденції до стабільності правових приписів, вирішенню таких важливих проблем, характерних для транспортно-законодавства, як колізії та дублювання положень ГК України, ЦК України та транспортних кодексів та статутів, наявність великої кількості нормативних актів різної юридичної сили, які регулюють діяльність різних видів транспорту, наявність застарілих положень транспортних статутів, що регулюють діяльність автомобільного та внутрішнього водного транспорту.

Список використаних джерел:

1. Якименко Н. В. Застосування логістичного підходу в діяльності транспортної системи / Н. В. Якименко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2014. – № 45. – С. 259–262.
2. Белых В. С. Концепция единого Транспортного кодекса России [Электронный ресурс] / В. С. Белых // Режим доступа: http://www.bmpravo.ru/show_stat.php?stat=386
3. Витрянский В. В. Договор перевозки / В. В. Витрянский. – М.: «Статут», 2001. – 526 с.
4. Морозов С. Ю. Транспортное право : учебное пособие / С. Ю. Морозов. – М.: Издательство Юрайт, 2010. – 531 с.
5. Про деякі питання практики застосування господарськими судами законодавства про залізничні перевезення (за матеріалами справ, розглянутих у касаційному порядку Вищим господарським судом України) : Оглядовий лист Вищого господарського суду України від 21.05.2014 р. // Бізнес-Бухгалтерія-Право. Податки. Консультації – 2014. – № 35. – Ст. 37; Про деякі питання практики застосування у вирішенні спорів законодавства про відповідальність за порушення у галузі залізничного транспорту (за матеріалами узагальнення судової практики у справах, розглянутих господарськими судами України) : Інформаційний лист Вищого господарського суду України від 2 лютого 2010 р. // Вісник господарського судочинства. – 2010. – № 2. – Ст. 50–55; Про внесення змін та доповнень до роз'яснення президії Вищого господарського суду України від 29.05.2002 № 04-5/601 "Про деякі питання практики вирішення спорів, що виникають з перевезення вантажів залізницею" : Роз'яснення Вищого господарського суду України від 29 вересня 2008 р. // Вісник господарського судочинства. – 2008. – № 5. – Ст. 16.
6. Ананьева А. А. Отдельные проблемы кодификации транспортного законодательства / А. А. Ананьева // Транспортное право. – 2013. – № 3. – С. 5–8.
7. Мишина Н. В. О целесообразности систематизации законодательства в области железнодорожного транспорта / Н. В. Мишина // Право и политика. – 2007. – № 6. – С. 130–133.
8. Стрельникова Г. И. Проблемы правового регулирования транспортной деятельности / Г. И. Стрельникова // Современное право. – 2012. – № 1. – С. 97.
9. Морозов С. Ю. Проблемы кодификации транспортного законодательства / С. Ю. Морозов // Цивилистические записки : сб. науч. тр. – М.: Юрист, 2004. – Вып. 5.
10. Чашин А. Н. Формы кодификации / А. Н. Чашин // История государства и права. – 2012. – № 4. – С. 18–20.
11. Довженко Є. В. Концептуальні засади кодифікації національного законодавства про автомобільний транспорт / Є. В. Довженко // Юридичний вісник. – 2014. – № 1 (30). – С. 16–20.
12. Кабрияк Реми. Кодификации / Реми Кабрияк; пер. с фр. Л. В. Головки. – М.: Статут, 2007. – 476 с.
13. Довженко Є. В. Загальнотеоретичні проблеми систематизації транспортно-законодавства : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.01 «Теорія та історія держави і права; історія політичних і правових учень» / Є. В. Довженко. – Київ, 2011. – 20 с.
14. Шелухін М. Л. Правове забезпечення збереження вантажів при залізничних перевезеннях : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.04 «Господарське право; господарсько-процесуальне право» / М. Л. Шелухін. – Донецьк, 2002. – 19 с.
15. Бобылев А. И. Место транспортного права в системе российского права / А. И. Бобылев // Транспортное право. – 2005. – № 1. – С. 10–13.
16. Міщук В. В. До питання про галузеву належність правових норм, які регулюють відносини у сфері транспорту / В. В. Міщук // Університетські наукові записки. – 2006. – № 3-4 (19-20). – С. 50–53.
17. Code des transports de France [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://codes.droit.org/CodV3/transports.pdf>
18. Мороз С. П. Вопросы совершенствования транспортного законодательства Республики Казахстан [Электронный ресурс] / С. П. Мороз. – Режим доступу : <https://www.zakon.kz/203403-voprosy-sovershenstvovaniya.html>

В статті розглянуті питання цілесобразності та перспектив кодифікації національного транспортно-законодавства, виявляються основні проблеми транспортно-законодавства, які обумовлюють цілесобразність здійснення його кодифікації. На основі аналізу зарубіжного досвіду з'ясовано авторське бачення концептуальних основ кодифікації законодавства України о транспорті.

Ключевые слова: транспортное законодательство, кодификация, транспортные уставы и кодексы, транспорт.

The article deals with the issues of expediency and prospects of codification of national transport legislation, highlights the main problems of transport legislation, which determine the expediency of its codification. Based on the analysis of foreign experience, the author's conceptual foundations for codification of Ukrainian transport legislation is given.

Key words: transport legislation, codification, transport statutes and codes, transport.