

## **С. В. СИНЕНКО. ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ТРУДОВИХ ВІДНОСИН ПРАЦІВНИКІВ ТРАНСПОРТУ В КРАЇНАХ БЛИЖНЬОГО ЗАРУБІЖЖЯ**

*Розглядається правове регулювання трудових відносин працівників транспорту в зарубіжному законодавстві. Досліджуються нормативно-правові акти Білорусії, Росії, Молдови, Киргизії за видами транспорту. Аналізуються проблеми правового регулювання трудових відносин працівників транспорту в цих країнах.*

**Ключові слова:** законодавство, правове регулювання, трудовий кодекс, трудові відносини, працівник транспорту.

*Рассматривается правовое регулирование трудовых отношений работников транспорта в зарубежном законодательстве. Исследуются нормативно-правовые акты Белоруссии, России, Молдовы, Киргизии по отдельным видам транспорта. Анализируются проблемы правового регулирования трудовых отношений работников транспорта.*

**Ключевые слова:** законодательство, правовое регулирование, трудовой кодекс, трудовые отношения, работник транспорта.

*The article deals with legal control of labour terms among workers in the field of transportation to be considered in the foreign legislation. The research of normative and legal acts in Byelorussia, Russia, Moldova, Kirghizia according to transportation means. The analysis of problems in legal control of labour terms among workers in the field of transportation in these countries is being offered in the article.*

**Key words:** legislation, legal control, Labour Code, labour terms, workers in the field of transportation.

Українська правова система, як і правові системи інших країн СНД, свого часу мали єдину радянську правову систему. Тому в усіх цих країнах існує ціла низка схожих, по суті, проблем, які потребують вирішення.

У період здійснення правової реформи в Україні спостерігається тенденція використання зарубіжного досвіду щодо правового регулювання тих чи інших суспільних відносин. У зв'язку з цим виникає потреба в дослідженні зарубіжного трудового законодавства стосовно трудових відносин працівників транспорту.

Кодекси законів про працю колишніх союзних республік, прийняті на початку 70-х років, будувалися за єдиним уніфікованим зразком у відповідності з Основами законодавства Союзу СРСР і союзних республік про працю 1970 року. В Білорусі, Росії, Молдові, Киргизії прийняті трудові кодекси, які по-новому вирішують питання врегулювання трудових відносин, у тому числі і в транспортній галузі. Так, Трудовий кодекс Республіки Молдова, введений в дію у березні 2003 р.<sup>1</sup>, містить главу 10 «Праця працівників транспорту», якою передбачено прийняття на роботу, режим праці і відпочинку, права і обов'язки працівників, праця яких безпосередньо пов'язана з рухом транспортних засобів. На мою думку, врегулювання зазначених відносин Кодексом є необхідним, проте не можна не відмітити, що норми Кодексу мають посилання на закони та підзаконні акти.

Палатою представників 8 червня 1999 р. був прийнятий Трудовий кодекс Республіки Білорусь, який схвалений Радою Республіки 30 червня 1999 р. і підписаний Президентом Республіки 26 липня 1999 р. за №296-3<sup>2</sup>. Цей Кодекс містить главу 27, якою передбачено особливості регулювання праці працівників окремих

---

© СИНЕНКО Світлана Володимирівна – здобувач Інституту держави і права ім. В.М. Корецького НАН України

галузей економіки і окремих професій. Так, статтею 318 (в редакції Закону Республіки Білорусь від 20 липня 2007 р. №272-3) цього Кодексу визначено, що особливості правового регулювання робочого часу і часу відпочинку в організаціях транспорту в межах норм, встановлених цим Кодексом, визначаються положенням про робочий час і час відпочинку для окремих категорій працівників, затверджених Урядом Республіки Білорусь або уповноваженим ним органом. Стаття 204 Кодексу передбачає, що особливості дисциплінарної відповідальності працівників транспорту, митної служби і інших категорій працівників з особливим характером праці встановлюються Урядом Республіки Білорусь. Зазначений Кодекс частково регулює питання трудових відносин працівників транспорту.

У Трудовому кодексі Російської Федерації, прийнятому Державною Думою 21 грудня 2001 р., схваленою Радою Федерації 26 грудня 2001 р. та введеному в дію Федеральним законом від 30 грудня 2001 р. за №197 – ФЗ<sup>3</sup>, міститься розділ XII, в якому визначаються особливості регулювання праці окремих категорій працівників. Так, главою 51 визначено особливості регулювання праці працівників транспорту щодо прийняття працівників на роботу, робочого часу і часу відпочинку, дисципліни працівників, праця яких безпосередньо пов'язана з рухом транспортних засобів. На відміну від Трудового кодексу Республіки Молдова, цей Кодекс містить зобов'язання щодо проходження працівником, якого приймають на роботу, безпосередньо пов'язану з рухом транспортних засобів, професійного відбору і професійної підготовки.

Отже, можна зробити висновок, що до громадян, які приймаються на роботу, безпосередньо пов'язану з рухом транспортних засобів, ставляться особливі вимоги щодо професійної підготовки, стану здоров'я, які, знову ж таки, регулюються спеціальними законами й іншими нормативно-правовими актами.

Трудовий кодекс Киргизької Республіки, який був прийнятий Законодавчими зборами Жогорку Кенеша Киргизької Республіки 25 травня 2004 р. та введений в дію Законом КР від 04 серпня 2004 р. за № 107<sup>4</sup>, містить главу 34 «Особливості регулювання праці працівників транспорту», якою регулюються питання прийняття на роботу, безпосередньо пов'язану з рухом транспортних засобів, робочого часу та часу відпочинку, а також дисципліни працівників, праця яких безпосередньо пов'язана з рухом транспортних засобів. Існуюча традиція побудови кодексів та законів про працю колишніх союзних республік за єдиним уніфікованим зразком знайшла своє відображення в цьому Кодексі стосовно питання регулювання трудових відносин працівників транспорту, оскільки, фактично, повторює положення Трудового кодексу Російської Федерації.

Слід зазначити, що регулювання трудових відносин працівників транспорту здійснюється не тільки кодексами, але й такими законодавчими актами:

– в Республіці Молдова – Законом Республіки Молдова «Про транспорт» від 21 травня 1997 р. № 1194-ХІІ<sup>5</sup>;

– в Республіці Білорусь – Закон Республіки Білорусь «Про основи транспортної діяльності» від 05 травня 1998 р. № 140-36;

У Російській Федерації відсутній окремий законодавчий акт, а Закон Киргизької Республіки «Про транспорт» від 08 липня 1998 р. №89<sup>7</sup> не містить норм, які регулюють трудові відносини працівників транспорту.

Єдина транспортна система включає транспорт загального користування, до якого входить автомобільний, залізничний, морський, авіаційний транспорт. Враховуючи специфіку кожного із видів транспорту доцільно, на мою думку, провес-

ти аналіз законодавства Білорусії, Молдови, Росії, Киргизії з питання правового регулювання трудових відносин працівників транспорту відповідно до його видів.

Так, в галузі авіаційного транспорту прийняті і діють такі законодавчі акти, які містять норми щодо регулювання трудових відносин працівників повітряного транспорту: Закон Республіки Молдова «Про цивільну авіацію» від 09 липня 1997 р. № 1237-ХІІІ<sup>8</sup>; Повітряний кодекс Республіки Білорусь від 16 травня 2006 р. №117-3<sup>9</sup>; Повітряний кодекс Російської Федерації від 19 березня 1997 р. № 60-Ф<sup>10</sup>; Повітряний кодекс Киргизької Республіки від 15 квітня 1994 р. № 1483-ХІІ<sup>11</sup>.

Як бачимо, законодавство в сфері авіаційного транспорту кодифіковане, за виключенням Республіки Молдова.

Повітряні кодекси Республіки Білорусь, Республіки Молдова та Російської Федерації схожі, водночас кожен із них є специфічним як за структурою, так і за змістом. Серед загальних рис, які притаманні всім зазначеним вище законам, можна виділити такі: поняття «авіаційний персонал», склад авіаційного персоналу, поняття «екіпаж повітряного судна» та «капітан повітряного судна», склад екіпажу повітряного судна, права і обов'язки командира повітряного судна, посилення на інші підзаконні акти. На мою думку, поняття «авіаційний персонал» найбільш вдало визначено в ст. 42 Кодексу Киргизької Республіки та п. 1 ст. 9 Закону Республіки Молдова.

Аналізуючи норми про авіаційний персонал і екіпаж повітряного судна, можна відзначити, що існують і деякі відмінності в кодексах цих країн. Так, на відміну від Кодексу Киргизької Республіки, в кодексах Білоруської Республіки і Російської Федерації визначено коло осіб, які не приймаються на посади авіаційного персоналу. В кодексах Російської Федерації та Киргизької Республіки закріплена норма, яка регулює питання допуску осіб авіаційного персоналу до професійної діяльності. Наприклад, п.1 ст.53 Кодексу Російської Федерації передбачає: «особи із числа авіаційного персоналу цивільної авіації допускаються до діяльності при наявності сертифікату (свідоцтва). У Повітряному кодексу Киргизької Республіки в п.1 ст.44 встановлено: «особи, які відносяться до авіаційного персоналу, і які відповідно до займаної посади безпосередньо пов'язані з виконанням польотів повітряних суден, можуть бути допущені до професійної діяльності лише після того, як буде встановлено, що вони мають свідоцтво на право здійснення відповідної діяльності і відповідають встановленим спеціальним вимогам до стану здоров'я». Отже, на мою думку, в Кодексі Киргизької Республіки більш чітко виражені вимоги до авіаційного персоналу.

На відміну від повітряних кодексів Російської Федерації і Киргизької Республіки та Закону Республіки Молдова «Про цивільну авіацію» Повітряний кодекс Республіки Білорусь містить ряд норм, які заслуговують на окрему увагу. Так, у ст. 38 зазначено, що підготовка, перепідготовка і підвищення кваліфікації авіаційного персоналу цивільної авіації в Республіці Білорусь здійснюється в закладах освіти й інших організаціях, які мають відповідний сертифікат. Подібну норму містить і Кодекс Російської Федерації. Статтею 40 Повітряного кодексу Республіки Білорусь визначено право екіпажу цивільного повітряного судна на відмову від виконання польоту, а п.3 ст.42 визначає, що порядок призначення командира повітряного судна і його компетенція визначається цим Кодексом і авіаційними правилами, якщо інше не встановлено Президентом Республіки

Білорусь. Кодексом Республіки Білорусь більше уваги приділяється правам командира повітряного судна, серед яких слід виділити: контроль рівня професійних знань і навичок екіпажу повітряного судна, якість роботи авіаційного персоналу, що обслуговує повітряне судно; перевірка сертифікатів (свідоцтв) членів екіпажу повітряного судна, а також наявність у них необхідних записів і позначок; усунення від виконання завдання на політ будь-якого члена екіпажу повітряного судна, рівень підготовки якого не відповідає завданню на політ, і вимога його заміни. Не можна не відмітити, що ст. 53 Повітряного кодексу Киргизької Республіки визначає порядок відшкодування шкоди, заподіяної членам екіпажу.

Але, на мою думку, регулювання трудових відносин працівників повітряного транспорту у законодавчих актах країн, що розглядаються, врегульовано частково. По-перше, хоча в законодавстві закріплені поняття авіаційного персоналу та екіпажу повітряного судна, проте не визначено поняття «працівник повітряного транспорту». По-друге, не вказано якими законодавчими актами здійснюється регулювання трудових відносин працівників повітряного транспорту. Тому, доцільно для вдосконалення правового регулювання трудових відносин працівників повітряного транспорту, доповнити статтею «Трудові відносини працівників повітряного транспорту» зазначені законодавчі акти цих країн.

У галузі залізничного транспорту серед нормативно-правових актів, які регулюють трудові відносини працівників залізничного транспорту, слід відмітити такі: Кодекс залізничного транспорту Республіки Молдова від 17 липня 2003 р. № 309-XV<sup>12</sup> містить Частину 5 «Трудові відносини і дисципліна на залізничному транспорті»; Закон Республіки Білорусь «Про залізничний транспорт» від 6 січня 1999 р. № 237-3<sup>13</sup> містить Главу 5 «Трудові відносини на залізничному транспорті загального користування»; Федеральний закон Російської Федерації «Про залізничний транспорт в Російській Федерації» від 10 січня 2003 р. № 17-ФЗ<sup>14</sup> містить Главу 5 «Трудові відносини і дисципліна працівників залізничного транспорту»; Закон Киргизької Республіки «Про залізничний транспорт» від 09 липня 1998 р. № 90<sup>15</sup> містить Розділ VI «Трудові відносини і дисципліна працівників залізничного транспорту».

Всі перераховані закони регулюють трудові відносини працівників залізничного транспорту і мають багато спільного але, разом з тим, також мають і ряд специфічних особливостей, на яких ми зупинимось. Так, на відміну від законів Молдови, Білорусії і Росії законодавці Киргизької Республіки в п. 4 ст. 19 Закону визначили, що працівники підприємств і установ залізничного транспорту, пов'язані з організацією і забезпеченням процесу перевезення, не можуть залучатися за рішенням органів державної влади до виконання інших робіт, крім випадків, передбачених законодавством Киргизької Республіки. Вважаю такі обмеження доречними, враховуючи специфіку праці цих працівників.

Федеральним законом РФ «Про залізничний транспорт в Російській Федерації» на відміну від законів Молдови, Білорусії і Киргизії регулюється питання підвищення кваліфікації працівників залізничного транспорту та проходження працівниками залізничного транспорту атестацій, які передбачають перевірку знань правил технічної експлуатації залізничних доріг, інструкцій по руху поїздів, а також інших нормативних актів федерального органу виконавчої влади в області залізничного транспорту. Наявність цих норм є позитивом, оскільки підвищення кваліфікації працівників завжди спрямоване на удосконалення та поглиблення

ними своїх знань, умінь і навичок за професією відповідно до вимог виробництва а атестація є перевіркою професійних знань та умінь. Ці питання є досить важливими, тому, що від професіоналізму працівника залежить безпека на залізнично-му транспорті.

Закон Республіки Білорусь «Про залізничний транспорт» на відміну від законів Росії, Молдови, Киргизії містить ст.40 якою визначено, що працівники залізничного транспорту загального користування мають право носити формений одяг і знаків розрізнення. На мою думку, законодавці залишили поза увагою такі важливі інститути трудового права, як робочий час, час відпочинку та умови праці працівників залізничного транспорту Республіки Білорусь, проте приділили увагу нормі яка не відноситься до регулювання трудових відносин працівників залізничного транспорту.

Отже, регулювання трудових відносин працівників залізничного транспорту в Республіці Молдова, Киргизькій Республіці та Російській Федерації здебільшого врегульоване належним чином, чого не можна сказати про Республіку Білорусь.

Законодавство, яке регулює трудові відносини працівників автомобільного транспорту, включає не акти, які безпосередньо стосуються автомобільного транспорту, а ті, які тісно пов'язані з автотранспортною діяльністю. На нашу думку, слід розглянути такі акти: Закон Республіки Молдова «Про безпеку дорожнього руху» від 07 червня 2007 р. № 131<sup>16</sup>; Закон Республіки Білорусь «Про дорожній рух» від 17 липня 2002 р. № 132-3<sup>17</sup>; Федеральний закон Російської Федерації «Про безпеку дорожнього руху» від 10 грудня 1995 р. № 196-ФЗ<sup>18</sup>; Закон Киргизької Республіки «Про дорожній рух в Киргизькій Республіці» від 20 квітня 1998 р. № 52<sup>19</sup>.

Слід зазначити, що визначення водія як суб'єкта трудових відносин відсутнє в законодавстві цих країн. Всі перераховані вище закони визначають водія як учасника дорожнього руху. Ці закони містять досить схожі норми, що стосуються прав і обов'язків учасників дорожнього руху, вимог до осіб, які керують транспортними засобами. Визначення поняття «водій» як учасника дорожнього руху міститься у Законі Республіки Білорусь «Про дорожній рух» та Законі Республіки Молдова «Про безпеку дорожнього руху». Наприклад, Закон Республіки Білорусь «Про дорожній рух» визначає, що водій - фізична особа, яка керує транспортним засобом, за винятком особи, яку навчають водінню. До водія прирівнюється особа, яка навчає водінню транспортним засобом і при цьому перебуває в ньому, а також вершник, візник, погонич тварин. А Закон Республіки Молдова «Про безпеку дорожнього руху» визначає, що водій – особа, яка забезпечує приведення в рух і впливає на напрям переміщення по автомобільній дорозі загального користування автотранспортного засобу, організованої групи людей, одиничних, тяглових, в'ючних, верхових тварин або стада, а також особа, яка навчає водінню автотранспортним засобом. Отже, на мою думку, в Законі Республіки Білорусь поняття «водія» є більш чітким і зрозумілим і не включає в себе особу, яку навчають водінню.

Також не можна не зазначити, що Федеральним законом Російської Федерації «Про безпеку дорожнього руху» та Законом Киргизької Республіки «Про дорожній рух в Киргизькій Республіці» значну увагу приділено медичному забезпеченню водіїв. Метою обов'язкового медичного огляду та переогляду є виявлення у водіїв транспортних засобів та кандидатів у водії медичних протипоказань чи обмежень до водійської діяльності.

В законах Білорусії, Російської Федерації, Киргизії зазначено підстави позбавлення права на управління транспортними засобами, тобто, визначені спеціальні підстави розірвання трудового договору.

Отже, на мою думку, доцільно дати визначення поняттю «працівник автомобільного транспорту», узагальнити норми які регулюються трудові відносини працівників автомобільного транспорту в цих законах та належним чином врегулювати їх в законодавчих актах які безпосередньо стосуються автомобільного транспорту або в Трудових кодексах цих країн.

Регулювання трудових відносин працівників водного транспорту здійснюється такими актами законодавства: Кодекс торговельного мореплавства Республіки Молдова від 30 вересня 1999 р. №599-XIV<sup>20</sup>; Кодекс торговельного мореплавства Республіки Білорусь від 15 листопада 1999 р. №321-3<sup>21</sup>; Кодекс торговельного мореплавства Російської Федерації від 30 квітня 1999 р. №81-ФЗ<sup>22</sup>.

У Республіці Киргизії відсутні законодавчі акти, які регулюють трудові відносини працівників водного транспорту.

Кодекси торговельного мореплавства Республіки Молдова, Республіки Білорусь, Російської Федерації дуже схожі але, разом з тим, мають деякі відмінності як за структурою, так і за змістом.

Схожість зазначених Кодексів полягає у вирішенні питань, які стосуються трудових відносин на судні, складу екіпажу судна, вимог до стану здоров'я осіб, що допускаються до роботи на судні, громадянства членів екіпажу судна, а також прав і обов'язків капітана судна та ін.

Проте у Кодексі торговельного мореплавства Російської Федерації, на відміну від кодексів Білорусії і Молдови, містяться норми щодо дипломування членів екіпажу судна (ст.54), визначено умови, на яких іноземні громадяни і особи без громадянства можуть входити до складу екіпажу судна (п.2 ст.56). Також ст. 58 цього Кодексу більш детально трактує право членів екіпажу на репатріацію.

У ст. 52 Кодексу торговельного мореплавства Республіки Білорусь, на відміну від кодексів Російської Федерації і Молдови, закріплено що до роботи на судні допускаються особи, які мають документ – національне посвідчення особи моряка, виданий у відповідності до Конвенції 1958 р. про посвідчення особи моряка.

Також у кодексах торговельного мореплавства Республіки Білорусь та Республіки Молдова окремою нормою регулюється питання згоди капітана при прийнятті на роботу членів екіпажу та відмови капітана прийняти до складу екіпажу судна особи, направленої судовласником. У Кодексі Російської Федерації питання згоди капітана при прийнятті на роботу членів екіпажу врегульовано у ст.57 «Трудові відносини на судні».

В цілому, трудові відносини працівників водного транспорту, значною мірою врегульовані законами, але разом з тим регулюються підзаконними нормативно-правовими актами, на які містяться посилання у самих законах.

Проведений аналіз зарубіжного трудового законодавства щодо правового регулювання трудових відносин працівників транспорту дозволяє зробити такі висновки: характерними рисами законодавства Республік Молдови, Білорусії, Киргизії та Російської Федерації є те, що там прийняті і діють трудові кодекси, які містять норми щодо особливостей регулювання трудових відносин працівників транспорту. Але всі проаналізовані кодекси містять значну кількість посилань на підзаконні нормативно-правові акти, що не є позитивним, трудові відносини в транспортній сфері в цих країнах регулюються трудовим законодавством,

спеціальними законами та підзаконними нормативними актами. При цьому частка підзаконних актів є досить значною, що ускладнює використання законодавства; проаналізовані нормативно-правові акти дозволяють визначити особливості праці працівників різних видів транспорту; проаналізовані нормативно-правові акти цих країн, як і нормативно-правові акти України, не містять поняття «працівник транспорту» як загального, так і за окремими видами транспорту, що ускладнює належне регулювання праці працівників транспорту; запозичивши досвід цих країн, доцільно закріпити у проекті Трудового кодексу України окрему главу щодо особливостей регулювання праці працівників транспорту врахувавши специфіку транспортної галузі; необхідно уніфікувати законодавство України, за яким здійснюється регулювання трудових відносин працівників транспорту, з метою прийняття загальних норм, які б відображали специфіку праці працівників транспорту.

1. *Трудовой кодекс* Республики Молдова. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://lex.justice.md/ru/326757/> 2. *Трудовой кодекс* Республики Беларусь. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.tamby.narod.ru/belarus/belarus-zakon1.htm> 3. *Трудовой кодекс* Российской Федерации. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ntc.duma.gov.ru> 4. *Трудовой кодекс* Киргизской Республики. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://lex.gtz.de/lexinfosys/kas/04/kas-4-rus.htm> 5. *Закон* Республики Молдова «Про транспорт» від 21.05.1997 року № 1194-XII. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.law-moldova.com/law\\_moldova\\_rus.html](http://www.law-moldova.com/law_moldova_rus.html) 6. *Закон* Республики Беларусь «Про основы транспортной деятельности» від 05.05.1998 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://lawsby.narod.ru/laws/page6.html> 7. *Закон* Киргизской Республики «Про транспорт» від 08.07.1998 р. № 89. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.minjust.gov.kg> 8. *Закон* Республики Молдова «Про цивільну авіацію» від 09.07.1997 р. № 1237-XIII. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.law-moldova.com/law\\_moldova\\_rus.html](http://www.law-moldova.com/law_moldova_rus.html) 9. *Повітряний кодекс* Республики Беларусь від 16.05.2006 р. № 117-3. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://lawsby.narod.ru/laws/page6.html> 10. *Повітряний кодекс* Российской Федерации від 19 березня 1997 р. № 60-Ф. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://sklad-zakonov.narod.ru/avia/vk\\_rf.htm](http://sklad-zakonov.narod.ru/avia/vk_rf.htm) 11. *Повітряний кодекс* Киргизской Республики від 15.04.1994 р. № 1483-XII. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.minjust.gov.kg> 12. *Кодекс* залізничного транспорту Республики Молдова від 17.07.2003 р. № 309-XV. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.law-moldova.com/law\\_moldova\\_rus.html](http://www.law-moldova.com/law_moldova_rus.html) 13. *Закон* Республики Беларусь «Про залізничний транспорт» від 6.01.1999 р. № 237-3. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://lawsby.narod.ru/laws/page6.html> 14. *Федеральный закон* Российской Федерации «Про залізничний транспорт в Российской Федерации» від 10.01.2003 р. № 17-ФЗ. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://sklad-zakonov.narod.ru/transp/fz\\_ogdt\\_N17.htm](http://sklad-zakonov.narod.ru/transp/fz_ogdt_N17.htm) 15. *Закон* Киргизской Республики «Про залізничний транспорт» від 09.07.1998 р. № 90. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.minjust.gov.kg> 16. *Закон* Республики Молдова «Про безпеку дорожнього руху» від 07.06.2007 р. № 131. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.law-moldova.com/law\\_moldova\\_rus.html](http://www.law-moldova.com/law_moldova_rus.html) 17. *Закон* Республики Беларусь «Про дорожній рух» від 17.07.2002 р. № 132-3. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://lawsby.narod.ru/laws/page6.html> 18. *Федеральный закон* Российской Федерации «Про безпеку дорожнього руху» від 10.12.1995 р. № 196-ФЗ. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://sklad-zakonov.narod.ru/Vlad134/fz\\_N196\\_bdd.htm](http://sklad-zakonov.narod.ru/Vlad134/fz_N196_bdd.htm) 19. *Закон* Киргизской Республики «Про дорожній рух в Киргизской Республике» від 20.04.1998 р. № 52. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.minjust.gov.kg> 20. *Кодекс* торговельного мореплавства Республики Молдова від 30.09.1999 р. № 599-XIV. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.law-moldova.com/law\\_moldova\\_rus.html](http://www.law-moldova.com/law_moldova_rus.html) 21. *Кодекс* торговельного мореплавства Республики Беларусь від 15.11.1999

р. № 321-З. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://lawsby.narod.ru/laws/page6.html> 22. *Кодекс* торговельного мореплавства Російської Федерації від 30.04.1999 N 81-ФЗ. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.lawrf.ru/content/1117-kodeks-torgovogo-moreplavanija-rossijskoj-federacii-ot.html>