

3. Chambers J.K. *Sociolinguistic theory : linguistic variation and its social significance*. Oxford : Blackwell, 1995. 284 p.
4. Chun M. *Jugendsprache in den Medien : Eine Jugendsprachliche Analyse von Jugendromanen, Hip-Hop-Texten und Kinofilmen [1. Aufl.]*. Saarbrücken : VDM Dr. Müller, 2007. 352 S.
5. David B. *Jugendsprache zwischen Tradition und Fortschritt : ein aktuelles Phänomen im historischen Vergleich*. Alsbach : Leuchtturm, 1987. 153 S.
6. Eckert P. *Linguistic variation as social practice: the linguistic construction of identity in Belten High*. Malden : Blackwell, 2000. 240 p.
7. Henne H. *Jugend und ihre Sprache : Darstellung, Materialien, Kritik*. Berlin; New York : de Gruyter, 1986. 385 S.
8. Hornstein W., Thole W. *Jugend. Wörterbuch Soziale Arbeit. Aufgaben, Praxisfelder, Begriffe und Methoden der Sozialarbeit und Sozialpädagogik [5. Aufl.]*. Weinheim; München : Juventa, 2005. S. 443–448.
9. Jacob K.-H. *Jugendkultur und Jugendsprache. Deutsche Sprache*. 1988. № 18. S. 320–350.
10. Mattheier K. *Allgemeine Aspekte einer Theorie des Sprachwandels. Sprachgeschichte [2. Aufl.]*. Berlin; New York : 1998. Teilbd. 1. S. 824–836.
11. Oeter R., Dreher E. *Jugendalter. Entwicklungspsychologie / hrsg. von R. Oeter, L. Montada*. Weinheim : Beltz, 1995. S. 310–395.
12. Schlobinski P., Kohl G., Ludewigt J. *Jugendsprache. Fiktion und Wirklichkeit*. Opladen : Westdeutscher Verlag, 1993. 223 S.
13. Tenbruck F. *Jugend und Gesellschaft. Soziologische Perspektiven [2., erw. Aufl.]*. Freiburg : Rombach, 1965. 135 S.
14. Wehrli Ch. *Anglizismen in BRAVO. Eine empirische Untersuchung mit Schülern*. Zürich : Studentendruckerei, 2002. 234 S.

УДК 811.111 + 341.25

DOI <https://doi.org/10.32782/tps2663-4880/2022.24.2.14>

МОВНІ ОСОБЛИВОСТІ МІЖНАРОДНИХ КОНВЕНЦІЙ ООН ТРАНСПОРТНОГО СПРЯМУВАННЯ

LINGUISTIC FEATURES OF INTERNATIONAL UN CONVENTIONS ON TRANSPORTATION

Рубчак О.Б.,

orcid.org/0000-0002-0624-3439

кандидат філологічних наук,

доцент кафедри іноземної філології та перекладу

Національного транспортного університету

Найдич С.Д.,

orcid.org/0000-0002-1772-0640

магістрант кафедри іноземної філології та перекладу

Національного транспортного університету

У статті окреслено базові жанрові ознаки міжнародних конвенцій Організації об'єднаних націй як частини міжнародно-правового дискурсу, а також визначено їхнє функціональне призначення. На матеріалі конвенцій ООН транспортного спрямування ("Віденська конвенція про дорожній рух", "Конвенція ООН з морського права (ЮНКЛОС)", "Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МПД (Конвенція МПД)", "Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень (Монреальська конвенція)", "Конвенція ООН про контракти на міжнародне перевезення вантажів повністю або частково морським транспортом (Роттердамські правила)", "Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів та багажу (КАПП)" та "Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) згідно з текстом Протоколу змін від 3 червня 1999 року") окреслено основні мовні особливості цієї групи текстів міжнародно-правового дискурсу на лексичному, граматичному, зокрема й синтаксичному, і стилістичному рівнях. Встановлено, що лексичний рівень міжнародних конвенцій ООН транспортного спрямування характеризується використанням загальної (суспільно-політичної), спеціальної та термінологічної груп лексичних одиниць, аббревіатур (акронімів та ініціальних аббревіатур), інтернаціоналізмів і неасимільованих запозичень з латинської та французької мов, а також вставних слів, що притаманні діловим

стандартам. На граматичному рівні міжнародним конвенціям ООН транспортного спрямування притаманне широке вживання пасивного стану, використання модальних дієслів, віддієслівних іменників, дієприкметників теперішнього і минулого часу. На синтаксичному рівні конвенції ООН транспортного спрямування характеризуються використанням однорідних членів речення, колокацій з прийменниками, герундіальних і дієприкметникових зворотів, віддієслівних та інфінітивних конструкцій, а також інверсії підмета та присудка. Стилістично міжнародні конвенції ООН транспортного спрямування укладаються відповідно до офіційно-ділового та науково-технічного стилів.

Ключові слова: конвенція ООН, міжнародно-правовий дискурс, лексичні особливості, граматичні особливості, стилістичні особливості, транспортна термінологія.

The article outlines the specific genre features of United Nations conventions as part of international legal discourse. The authors justify the function of EU conventions. On the material of the UN conventions related to transport (namely, "Convention on Road Traffic", "United Nations Convention on the Law of the Sea", "Customs Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets (TIR Convention)", "Convention for the unification of Certain Rules for International Carriage by Air (Montreal Convention)", "United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (Rotterdam Rules)", "Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and Luggage by Road (CVR)", "Convention concerning International Carriage by Rail"), the authors specify and exemplify the basic linguistic features of this group of texts: in the lexical, grammatical, in particular syntactic, and stylistic levels. It has been established that the lexical level of UN conventions on transportation is represented by the use of general (socio-political), special and terminological groups of lexical units, abbreviations (acronyms and initial abbreviations), internationalisms and unassimilated borrowings from the Latin and French languages, linking words inherent in business standards. At the grammatical level, the UN conventions on transportation are characterized by the wide use of the passive voice, modal verbs, gerund, present and past participles. At the syntactic level, UN conventions on transportation are characterized by the use of homogeneous subjects, predicates, objects, prepositional phrases, gerundial and participial clauses, as well as inversion. Stylistically, UN conventions of transportation are concluded in accordance with official-business and scientific-technical styles.

Key words: UN convention, international-legal discourse, lexical features, grammatical features, stylistic features, transportation terminology.

Постановка проблеми. Європейська інтеграція України передбачає адаптацію українського законодавства з законодавством Європейського Союзу. Таким чином, має місце широке дослідження мовних засобів різних рівнів, які використовуються в міжнародно-правовому дискурсі для досягнення порозуміння та вироблення спільних правил. Наразі такими інституціями, які фіксують випрацьовані правила, є міжнародні організації, включаючи Організацію об'єднаних націй (ООН), оскільки саме вони, на відміну від окремих держав, володіють більшими інформаційними, технологічними, економічними, логістичними ресурсами для координування власних дій у вирішенні гуманітарних, безпекових, економічних тощо питань. У своїй діяльності вони керуються загально визначеними конвенціями, які є основою принципів та практики міжнародного права. Мовознавці приділяють увагу мовним засобам конвенцій, проте більшою мірою зосереджуються на вивченні міжнародних договорів, які застосовуються у торгівельній, або зовнішньоекономічній діяльності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Певні аспекти міжнародно-правового дискурсу детально висвітлювалися у працях Н. Є. Кащисин, І. І. Качур, Н. К. Кравченко, О. В. Цибух, А. Б. Пожар. Зокрема, досліджено структурні особливості договорів [1], функції та типи мовленнєвих експресивних актів у міжнародно-правовому дискурсі [2], когнітивні та жанрово-стилістичні аспекти міжнародних докумен-

тів [3], комунікативні особливості та когнітивний потенціал правових договорів [4].

Постановка завдання. Метою цієї статті є охарактеризувати міжнародну конвенцію ООН як текст міжнародно-правового дискурсу та окреслити мовні засоби різних рівнів, які застосовуються в міжнародних конвенціях ООН транспортного спрямування.

Виклад основного матеріалу. Міжнародно-правовий дискурс, в контексті якого функціонують конвенції, визначає реєстр, стиль і мовні засоби текстів конвенцій і характеризується використанням його учасниками специфічної лексики та особливих схем мовлення. Із цього випливає, що для текстів міжнародно-правового дискурсу притаманними є нормативність, перформативність та інституціональна-прескриптивність. Нормативність визначає мовну якість тексту, що витворюється як результат відбору й використання елементів мовної системи, визнаних як зразкові, нормативні [5, с. 298]. Перформативність – це "здатність мовної одиниці не лише вказувати на певні дії і явища, але й реалізувати відповідні дії" [6, с. 47-48]. Інституціональна прескриптивність розкриває правила й запроваджує спеціальні стандарти та норми міжнародної поведінки.

Термін "конвенція" у широкому розумінні є синонімом до терміну "угода". У 20 ст. термін "конвенція" у вузькому значенні застосовувався при укладанні двосторонніх договорів. Однак, сьогодні – це документ, який використовується для позначення офіційних багатосторонніх угод

з великою кількістю сторін та призначений для врегулювання низки міжнародних проблем економічного, технічного, юридичного або гуманітарного характеру. Як правило, документи та договори, що приймаються під егідою ООН, належать до конвенцій [7, с. 4-5].

З точки зору мовних особливостей конвенцій, потрібно зазначити, що їх основою є юридична (“legalese”) та дипломатична мови. Перша виконує функцію стандартизації та уніфікації правової термінології, в той час як друга створює тон урочистості та офіційності, що є необхідною на найвищому дипломатичному рівні.

Розглядаючи лексичні особливості конвенцій, зокрема транспортного спрямування, виділяють загальну, спеціальну і термінологічну лексику [4, с. 8]:

Загальна лексика репрезентована суспільно-політичними лексичними одиницями, а саме: поняттями, пов’язаними з політичним і суспільним устроєм держави (*legal capacity, security, competitiveness, sovereign equality, mutual respect, territorial integrity, equality of rights and obligations*), а також політичними партіями й організаціями (*plenipotentiary, representative, specialized agency, intergovernmental organization, nongovernmental organization, secretariat*).

До спеціальної лексики належать лексичні одиниці, пов’язані зі сторонами договору, укладанням та функціонуванням конвенції, наприклад, *limitation of actions, unless notice of, hereinafter referred to as, procure the performance, applicable rules of law, scope of application, issuance, reasonable period of time, be presumed to, presumption, undersigned, the contracting parties*.

Функціями спеціальної лексики є 1) формування стилю, характерного для міжнародних конвенцій, 2) сприяння однозначному розумінню та інтерпретації понять і положень у ній, 3) реалізація домовленості, що виражається у досягненні порозуміння між сторонами [4, с. 9]. До лексичних одиниць домовленості належать такі фрази офіційно-ділового стилю як: *by endorsement, evidentiary affect, negotiable / non-negotiable form*.

Окрім цього, спеціальна лексика містить в собі назви: 1) організацій (*The International Road Federation, World Road Association, International Monetary Fund*); 2) органів (*the Inland Transport Committee of the United Nations Commission for Europe, the General Assembly, the Rail Facilitation Committee, the Revision Committee*); 3) процедур (*ratification, accession approval, protocol, arbitral proceeding*); 4) посад (*Secretary-General of the United Nations, chairman, Rapporteur*); 5) доку-

ментів і їх частин (*International Convention for the Unification of certain Rules relating to Bills of Lading, The United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, Article 28. Ratification, Acceptance, Approval, Accession, PART V. CLAIMS AND ACTIONS*).

Термінологічна лексика, зазвичай, представлена економічною, юридичною, екологічною, технічною, військовою тощо термінологією. Відповідно, термінологічно, розглянуті нами конвенції ООН характеризуються використанням транспортної термінології, яку ми можемо розподілити за відповідними підгрупами: автомобільний транспорт (*carriageway, lane, motor vehicle, trailer, vehicular traffic*), залізничний транспорт (*carriage, carriage voucher, late running of trains, luggage registration voucher, railway lines*), авіатransпорт (*aircraft, air regulations, air service, air waybill*), морські перевезення (*coastal State, innocent passage, roadstead, territorial sea, warship*).

Важливим компонентом термінологічного пласту лексики є аббревіатури, які виконують номінативно-інформативну функцію. У дискурсі конвенцій ООН з транспортування та міжнародних перевезень найчастіше зустрічаються два типи аббревіатур: 1) акроніми, наприклад, FAST (*Free and secure trade*) HERS (*Highway Economic Requirements Systems*), POD (*Proof of Delivery*); та 2) ініціалізи, наприклад, NDGPS (*Nationwide Differential Global Positioning System*); FSP (*Freeway Service Patrol*); IMF (*the International Monetary Fund*).

Міжнародним конвенціям ООН на лексичному рівні притаманне також вживання вставних слів та слів / словосполучень, які виконують функцію зачину, логічного переходу або кінцівки текстів, тобто, окрім функцій, притаманних діловим стандартам (створення ефекту офіційності, стереотипності, лаконічності), вони виконують також і архітектонічну функцію, сприяють когезії та когерентності тексту міжнародної угоди, наприклад, *in connexion with, in respect of, mindful of, provided that, whereas*.

Водночас, у текстах конвенцій ООН вживаються інтернаціоналізми, які досить часто є запозиченнями з латинської мови, наприклад, *denunciation, sanction, signatory, convention*. При чому поряд з загальноприйнятими міжнародними виразами, у конвенціях ООН функціонують неасимільовані латинські (наприклад, *flagrante delicto*) та французькі словосполучення (наприклад, *travaux préparatoires*). Значна кількість цих висловів набула нових значень у мові дипломатії. Так, латинський вираз “*prima facie*” має значення

“на першій зустрічі або на першій погля” У договорах про перевезення ця фраза часто вживається у значенні “первинного доказу”. Французьке словосполучення “*en route*” в англійській мові зберегло свою графічну форму і значення, і перекладається як “в дорозі”, “під час дороги”. Однак, в Конвенції МПД [8] це словосполучення вживається разом з таким поняттям, як “*Customs office*” (митниця) у значенні “проміжна митниця”.

На граматичному рівні текстам конвенцій ООН притаманне вживання модальних дієслів, активного та пасивного станів (часто з займенником *it* в ролі підмета), герундіальних і дієприкметникових зворотів, віддієслівних та інфінітивних конструкцій, а також інверсії підмета та присудка [9].

Найчастіше в конвенціях ООН транспортного спрямування використовуються модальні дієслова *shall, will, may, should* (ствердження та заперечення). Модальні дієслова в міжнародних конвенціях виконують функцію забор’язання та підкреслюють інтенції, волевиявлення сторін-учасників договору.

Модальне дієслово *shall* широко вживається в конвенціях і позначає обов’язковість виконання певної дії: *No Contracting State shall be required to extend the benefit of the provisions of this Convention to any motor vehicle or trailer, or to any driver having remained within its territory for a continuous period exceeding one year* [10, с. 15].

Окрім форми *shall*, в договорах зустрічається форма *shall not*, яка вказує на обов’язкове обмеження щодо певних дій: *Such laws and regulations shall not apply to the design, construction, manning or equipment of foreign ships unless they are giving effect to generally accepted international rules or standards* [11, с. 32].

Модальне дієслово *will* вказує на обов’язковість настання вказаних у реченні подій: *...once the TIR operation has been completed, the road vehicle, the combination of vehicles or the container will be re-exported* [12, с. 7].

Використання модального дієслова *may* у міжнародних угодах вказує на дозвіл, право, або в обмеження такого права: *States Parties shall require their carriers to maintain adequate insurance covering their liability under this Convention. A carrier may be required by the State Party into which it operates to furnish evidence that it maintains adequate insurance covering its liability under this Convention.* [13, с. 16].

Але у наступному випадку позначає можливість здійснення дії: *A carrier may stipulate that the contract of carriage shall be subject to higher limits*

of liability than those provided for in this Convention or to no limits of liability whatsoever [13, с. 10].

Модальне дієслово *should* позначає бажаність, необхідність, або рекомендації щодо певної дії: *Shortly afterwards, the General Assembly recommended that UNCITRAL should consider including the question among the priority topics in its programme of work. UNCITRAL did so at its second session in 1969* [14, с. 22].

Пасивний стан загалом показує важливість дії та вказує на самий процес, який підкреслюється в міжнародних угодах, окрім цього пасивний стан сприяє компресії важливої інформації: *A carrier acting in good faith shall be deemed to have made a valid delivery of the luggage if he delivers the luggage to the holder of the luggage registration voucher* [15, с. 3].

Характерною рисою стилю міжнародних конвенцій є вживання віддієслівних іменників, що пояснюється великою кількістю процесів і процедур, описаних в цих текстах: *HAVING RECOGNIZED the desirability of standardizing the conditions governing the contract for the international carriage of passengers and luggage by road* [15, с. 1];

Notwithstanding paragraph 1 of this article, <...>, the carrier and the shipper may agree that the loading, handling, stowing or unloading of the goods is to be performed by the shipper... [14, с. 13];

Варто зауважити також на використанні дієприкметників активного стану, які визначають умови реалізації міжнародної конвенції: *When payment of sums mentioned in paragraphs 1 and 2 of this article becomes due, the competent authorities shall so far as possible require payment from the person or persons directly liable before making a claim against the guaranteeing association* [12, с. 11].

Крім того, типовими для аналізованих міжнародних конвенцій є означення, виражені дієприкметником минулого часу: *Where there is more than one claimant and the total of their claims exceeds the limit established, the claims shall be reduced proportionately* [15, с. 5].

Говорячи про синтаксичні особливості міжнародних конвенцій ООН транспортного спрямування, зазначимо, що оскільки, як було зазначено раніше, в цілому міжнародні договори підпорядковуються міжнародно-правовому дискурсу, синтаксис речень відображає патерни будови юридичної мови. Синтаксис має складну структуру, яка характеризується однозначністю та логічністю, що в свою чергу створює ефект шаблонності. Зокрема, в міжнародних конвенціях ООН транспортного спрямування вживаються однорідні члени речення у різних функціях.

Зокрема, для зазначення потенційно можливих випадків чи учасників використовуються:

– однорідні підмети: *Draught, pack or saddle animals shall have a driver, and cattle shall be accompanied, except in special areas which shall be marked at the points of entry* [10, с. 17];

– однорідні присудки: *The provisions of the preceding paragraph shall apply to judgements after trial, judgements by default and settlements confirmed by an order or the court, but shall not apply to interim judgements or to awards of damages in addition to costs against a plaintiff who fails wholly or partly in his action* [15, с. 7];

– однорідні додатки: *The provisions of this Convention relating to the liability of the carrier apply to the loss of, damage to or delay in the delivery of goods carried on deck pursuant to paragraph 1 of this article* [14, с. 19].

– однорідні обставини, як от: *The sovereignty of a coastal State extends, beyond its land territory and internal waters and, in the case of an archipelagic State, its archipelagic waters, to an adjacent belt of sea, described as the territorial sea* [11, с. 27].

З огляду на стилістичну складову, конвенція як міжнародний договір укладається відповідно до правил офіційно-ділового стилю, якому притаманна: 1) послідовність і лаконічність, відсутність образності, емоційності й індивідуальних авторських рис; 2) наявність усталених мовних зворотів (наприклад, *bear responsibility, burden of proof, on behalf of, subject to*); 3) стандартизація початку і закінчення документа; 4) широке вживання готових словесних формул (наприклад, *for the purposes, in accordance with, in connexion with, pursuant to this article*); 5) повторюваність однакових слів, форм, зворотів, конструкцій, що у свою чергу забезпечує однотипність та шаблонність конвенції; 6) документальність та висока стандартизація висловів; 7) логічність, зв'язність, об'єктивність та ясність [9].

Однак, конвенція не обмежується використанням до одного стилю, оскільки окрім офіційності характеризується наявністю причинно-наслідкових зв'язків та вузькоспеціалізованих термінів. З огляду на це можна стверджувати, що конвенція укладається на базі двох функціональних стилів: офіційно-ділового та науково-технічного, якому притаманне вживання термінології. На думку

Д. С. Кобелевої, науково-технічний стиль в конвенціях використовується для стандартизації та уніфікації загальної лексики та спеціальної термінології [17, с. 40].

З цієї точкою зору погоджується О. Р. Зарума-Панських, яка вказує на те що, науковий стиль і міжнародних договорах використовується для номінації та пояснення терміну, яке описує певну проблему [4]. На нашу думку, необхідність у поясненні терміну та його конкретизація зумовлені дотриманням принципу ясності та логічності, що уможливорює правильне трактування проблеми та визначає її істотні й неістотні аспекти.

Зазначимо також, що, міжнародні конвенції транспортного спрямування містять також такий художній прийом як паралелізм, метою якого є унеможливлення подвійних інтерпретацій правил і зобов'язань: *As a general rule and whenever the provisions of article 7 so require, every driver shall: (a) On two-lane carriageways intended for two-way traffic, keep his vehicle in the lane appropriate to the direction in which he is travelling; (b) On carriageways with more than two lanes, keep his vehicle in the lane nearest to the edge of the carriageway appropriate to the direction in which he is travelling* [10, с. 17].

Висновки. Таким чином, проаналізувавши тексти міжнародних конвенцій ООН транспортного спрямування, можемо зазначити, що лексичний рівень формується загальною, спеціальною та термінологічною лексикою. Щодо граматичних конструкцій, поширеним є вживання модальних дієслів, пасивного стану дієслова, віддієслівних іменників та однорідних членів речення, що відображає особливості синтаксису юридичного дискурсу. Зі стилістичної точки зору тексти конвенцій вдало поєднують у собі два стилі – офіційно-діловий, який відповідає за логічний виклад матеріалу та науково-технічний, який характеризує термінологію.

Перспективи подальших досліджень міжнародних конвенцій ООН транспортного спрямування вбачаємо в вивченні перекладацьких трансформацій, що застосовуються в офіційних перекладах цих конвенцій українською мовою, задля забезпечення адекватної адаптації законодавства Європейського Союзу в процесі європейської інтеграції України.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Кучик Г.Б. Структурно-семантичні та дискурсні особливості англомовних текстів установчих документів міжнародних організацій : автореф. дис. ... канл. філол. наук : 10.02.04. Львів, 2016. 20 с.
2. Пожар А.Б. Мовленнєві акти експресивів у міжнародно-правовому дискурсі: типи, структура і функції. *Науковий журнал Львівського державного університету безпеки життєдіяльності «Львівський філологічний часопис»*. 2021. № 10. С. 109–114.

3. Кравченко Н.К. Міжнародно-правовий дискурс: когнітивно-комунікативний аспект : автореф. дис. ... д-ра філол. наук : 10.02.15. Київ, 2007. 31 с.
4. Зарума-Панських О.Р. Лексико-семантичні особливості текстів міжнародних договорів. *Іноземна філологія*. 1999. Вип. 111. С. 144–149.
5. Загнітко А.П. Словник сучасної лінгвістики: поняття та терміни. Донецьк : ДонНУ, 2012. Т. 2. 350 с.
6. Загнітко А.П. Словник сучасної лінгвістики: поняття та терміни. Донецьк : ДонНУ, 2012. Т. 3. 426 с.
7. An Overview of International Law : Working Draft. New York, 7-10 September 2004. URL: <https://www.un.org/esa/forests/wp-content/uploads/2014/12/background-3.pdf> (дата звернення: 14.08.2022).
8. Customs Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets (TIR Convention) : done in Geneva on 14 November 1975. URL: https://treaties.un.org/doc/Treaties/1978/03/19780320%2006-52%20AM/Ch_XI_A_16p.pdf (дата звернення: 14.08.2022).
9. Основи перекладу / Г.Е. Мірам та ін.]. Київ : Ельга Ніка-Центр, 2003. 240 с.
10. Convention on Road Traffic : done in Geneva on 19 September 1949. URL: https://treaties.un.org/doc/Treaties/1952/03/19520326%2003-36%20PM/Ch_XI_B_1_2_3.pdf (дата звернення: 14.08.2022).
11. United Nations Convention on the Law of the Sea : came into force in 1994. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf (дата звернення: 14.08.2022).
12. Customs Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets (TIR Convention): done in Geneva on 14 November 1975. URL: https://treaties.un.org/doc/Treaties/1978/03/19780320%2006-52%20AM/Ch_XI_A_16p.pdf (дата звернення: 14.08.2022).
13. Convention for the unification of Certain Rules for International Carriage by Air: done in Monreal on 28 May 1999. URL: <https://www.icao.int/Meetings/AirCargoDevelopmentForum-Togo/Documents/9740.pdf> (дата звернення: 14.08.2022).
14. United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (the "Rotterdam Rules") : done in New York in 2008. URL: <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/rotterdam-rules-e.pdf> (дата звернення: 14.08.2022).
15. Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and Luggage by Road (CVR) : done in Geneva on 1 March 1973. URL: https://unece.org/DAM/trans/conventn/CVR_e.pdf (дата звернення: 14.08.2022).
16. Convention concerning International Carriage by Rail : as amended by the Vilnius Protocol in force from 1 July 2006. URL: http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/04_recht/03_CR/03_CR_24_NOT/COTIF_1999_01_12_2010_e.pdf (дата звернення: 14.08.2022).
17. Кобелева Д.С. Особливості перекладу дипломатичної мови. *Мова і світ: Проблеми філології та перекладознавства* : Збірка матеріалів I всеукр. студ. конф., м. Северодонецьк : Східноукраїнський національний університет ім. В. Даля, 30 березня 2018. С. 40.