

ГАРМОНИЗАЦИЯ РОССИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА И МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ИСТОЧНИКОВ, РЕГУЛИРУЮЩИХ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА ЗА ПРИЧИНЕНИЯ ВРЕДА ЖИЗНИ, ЗДОРОВЬЮ, ИМУЩЕСТВУ ПАССАЖИРА

Аннотация: На основании диалектической связи между российским транспортным законодательством и международными транспортными источниками, регулирующими ответственность перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу пассажира, в статье рассмотрены такие основные способы согласования указанных правовых систем, как трансформация, инкорпорация и рецепция. Исследовано применение указанных способов к урегулированным видам ответственности перевозчика, предельным суммам выплат компенсаций в счет возмещения причиненного вреда, периодам перевозки пассажира, в рамках которых перевозчик несет ответственность, и основаниям освобождения его от ответственности. При подготовке статьи применены общенаучные методы, такие как анализ, синтез, индукция, дедукция и диалектический метод, а также частно-правовые, в том числе сравнительно-правовой метод. Впервые рассмотрены проблемы гармонизации российского транспортного законодательства и международных источников, регулирующих ответственность перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу пассажира, а также способы согласования указанных систем. В выводах обращено внимание на перспективы их гармонизации в данной области и указаны конкретные направления сближения обеих правовых систем.

Abstract: Based upon the dialectic connection between the Russian transportation legislation and the international sources on transportation regulating the responsibility of carrier for causing damage to life, health and property of a passenger, the author evaluates the main means of coordination of these legal systems, such as transformation, incorporation and reception. The author has studied the application of these means to the types of carrier responsibility, maximum compensation limitation sums for carrier responsibility, periods of transportation and grounds for his release of liability. When preparing this article the author used general scientific methods, such as analysis, synthesis, induction, deduction and dialectic methods, as well as specific legal methods, such as comparative legal method. For the first time the issues of harmonization of the Russian transportation legislation and international sources regulating responsibility of the carrier for causing harm to life, health and property of a passengers, as well as means of brining these systems into harmony have become objects of studies. The conclusions involve perspectives of harmonization in this sphere and specific directions for brining two legal systems closer to each other.

Ключевые слова: Гармонизация правовых систем, согласование правовых систем, трансформация, рецепция, инкорпорация, пределы ответственности перевозчика, вред, причиненный пассажиру, вред имуществу пассажира, коэффициент инфляции, пересмотр пределов ответственности.

Keywords: Harmonization of legal systems, harmonization of legal systems, transformation, reception, incorporation, limitations to liability of a carrier, damage caused to a passenger, damage to property of a passenger, inflation coefficient, revising the limitations for responsibility.

Внутригосударственное право и международное право представляют собой различные правовые системы, обладающие своим содержанием, признаками и характеристиками. Действуя самостоятельно, они, вместе с тем, оказывают взаимное влияние, которое находит многообразное проявление. Диалектической связи между ними присуща тенденция согласования, сближения внутригосударственного с

международным правом, оптимальной гармонизации их норм¹. Сущность этого процесса, как отмечается в юридической литературе, «всегда одинакова: приведение государством своего внутреннего права в соответствие в соответствии с международным в целях

¹ См.: Международное частное право: учебник / под общ. ред. Г.В.Петровой. М.: Юрайт, 2011. С.73.

Трансформация правовых и политических систем

выполнения предписаний, дозволений и запретов, установленными последними»².

Существуют разные способы согласования правовых систем, их гармонизации³. Они применяются как к правовым системам в целом, так и к их составным частям. Это можно проследить при анализе транспортных правовых систем и, в частности, их института ответственности перевозчика при нарушении обязательств по договору перевозки пассажира.

В действующих международных транспортных конвенциях и соглашениях они прописаны достаточно подробно. Речь идет, прежде всего, о видах такой ответственности перевозчика, предельных суммах выплат компенсаций в счет возмещения причиненного вреда жизни, здоровью, имуществу пассажира, периодах перевозки пассажира, в рамках которых перевозчик несет ответственность, основаниях освобождения его от ответственности и некоторых других.

Что касается российских транспортных законов, то урегулированность в них указанной ответственности перевозчика и сближение ее положений с нормами международных транспортных источников до принятия Федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном» от 14.06.2012 № 78-ФЗ (далее – Федеральный закон от 14.06.2012 №78-ФЗ) не отличалась одинаково высоким уровнем для всех видов транспорта. Более того, в Уставе автомобильного транспорта и городского электрического транспорта (УАТГНЭТ) и Кодексе внутреннего водного транспорта РФ (КВВТ) этот вопрос вообще не был урегулирован, а Устав железнодорожного транспорта РФ (УЖТ) лишь содержал норму, согласно которой перевозчик несет ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.⁴

Иной подход в регулировании данного вопроса обнаруживается в Кодексе торгового мореплавания РФ (КТМ) и Воздушном кодексе РФ (ВК). Так, КТМ распро-

странил правила об указанной ответственности перевозчика, которые воспроизводят положения морских транспортных конвенций, на перевозку пассажира в трансграничном сообщении, если перевозчик и пассажир не являются организациями или гражданами Российской Федерации. Эта норма действует без каких-либо изменений и в настоящее время. Что касается случаев, когда перевозчик и пассажир являются организациями или гражданами Российской Федерации, то до новой редакции п. 2 ст. 197 КТМ, внесенной Федеральным законом от 14.06.2012 № 78-ФЗ, им устанавливалась ответственность перевозчика «в соответствии с правилами гражданского законодательства Российской Федерации». Наиболее полно вопрос об ответственности перевозчика за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, урегулирован ВК. В нем закреплена ответственность перевозчика за причинение вреда жизни пассажира и его здоровью с указанием предельных сумм компенсационных выплат.

С принятием Федерального закона от 14.06.2012 № 78-ФЗ транспортные законы в части регулирования ответственности перевозчика за нарушения обязательств при перевозке пассажира претерпели существенные изменения. УАТГНЭТ, УЖТ, КВВТ, КТМ были дополнены нормами, во-первых, об ответственности перевозчика за вред, причиненный при перевозке пассажира его жизни или его здоровью, во-вторых, о предельных суммах компенсаций в счет возмещения вреда, в-третьих, о периодах перевозки пассажира, в рамках которых перевозчик несет ответственность и некоторых других. При этом указанные нормы базируются на положениях международных транспортных конвенций и соглашений.

С учетом изменений и дополнений российского транспортного законодательства об указанной ответственности перевозчика можно выявить способы согласования и сближения его с положениями международных транспортных источников.

Одним из таких способов является трансформация. В соответствии с ним государство включает международные правовые нормы в свою правовую систему путем присоединения к соответствующему международному договору. При этом такой договор становится составной частью законодательства государства. Присоединение государства к международному договору дает ему возможность единообразно регулировать определенные общественные отношения⁵.

² Черниченко С.В. Теория международного права. В 2-х томах. Том 1: Современные теоретические проблемы. М.: НИМП, 1999. С. 148-149.

³ См.: Международное публичное право: учебник/ отв. ред. К.А. Беляшев. М.: Проспект, 2004. С.134-138.

⁴ См.: Гречуха В.Н. Транспортное право России: учебник для магистров. М.: Юрайт, 2013. С.328-329.

⁵ См.: Ануфриева Л.П. Международное частное право: В 3-х т. Том 1. Общая часть: учебник. М.: БЕК, 2000. С.82.

Правовой основой реализации трансформации для Российской Федерации служит закрепленное в ч. 4 ст. 15 Конституции РФ положение: «Общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры Российской Федерации являются составной частью ее правовой системы».

В отношении регулирования ответственности перевозчика за вред, причиненный жизни, здоровью, имуществу пассажира действие трансформации проявляется в закреплении транспортными уставами и кодексами положения, согласно которому данная ответственность перевозчика определяется международными договорами Российской Федерации, если транспортным законом или договором перевозки пассажира не предусмотрен более высокий размер возмещения указанного вреда, в соответствии с гражданским законодательством⁶.

Среди международных транспортных источников, регулирующих перевозки пассажиров, участником которых является Российская Федерация можно назвать Афинскую конвенцию о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г., Международную конвенцию об унификации некоторых правил о перевозке пассажиров морем 1961 г., Конвенцию для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок 1929 г. (Варшавская конвенция), Протокол относительно изменений Варшавской конвенции 1955 г., Конвенцию о договоре международной перевозки пассажиров и багажа по внутренним водным путям (КППВ) 1976 г., Соглашение о международном пассажирском сообщении (СМПС) 1951 г. и некоторых других.

Следующий способ согласования и сближения российского транспортного законодательства об ответственности перевозчика за вред, причиненный жизни, здоровью, имуществу пассажира с положениями международных транспортных источников – это инкорпорация. Она заключается в текстуальном воспроизведении отдельных положений международных договоров во внутренних законах. Данный способ характерен для КТМ. Так, например, установленные Протоколом 1990 г. к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г. пределы ответственности перевозчика воспроизведены в ст. 190 КТМ.

К воспроизведенным КТМ нормам международных транспортных источников о перевозке пассажиров морем относится также закрепленное в ст. 191 право перевозчика и пассажира своим соглашением устано-

вить более высокие пределы ответственности, чем те, которые предусмотрены Кодексом. Такое право предоставлено сторонам Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г. (п. 1 ст. 10)⁷.

Это также положение п. 3 ст. 186 КТМ относительно вины перевозчика. Оно урегулировано Афинской конвенцией о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г. (п. 3 ст. 3).

Еще один способ согласования и сближения рассматриваемых правовых систем в рамках регулирования ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажира именуется рецепцией. Он заключается в том, что внутригосударственные нормы отражают содержание и формулировки международных нормативных правовых документов. Одностороннее заимствование массивов права широко распространено в наше время⁸. Применение данного способа можно проиллюстрировать на источниках, регулирующих воздушные перевозки пассажиров и устанавливающих указанную ответственность перевозчика.

ВК на базе международных воздушных конвенций выделил в качестве видов ответственность перевозчика за причинение вреда, во-первых, жизни пассажира, во-вторых, его здоровью, в-третьих, его багажу, в-четвертых, вещам, находящимся при пассажире. Кроме того, Кодекс по правилам международных источников установил предельные суммы выплат компенсаций в счет возмещения причиненного вреда при воздушной перевозке пассажира его жизни или его здоровью. Такие же суммы были распространены Федеральным законом от 14.06.2012 № 78-ФЗ и на другие транспортные закон

Рецепция применена в Кодексе и при определении периода перевозки багажа, в течение которого перевозчик несет ответственность за его утрату, недостачу или порчу. Здесь в качестве основы использованы положения Варшавской конвенции 1929 г. и Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г., согласно которым это период времени нахождения багажа под охраной перевозчика.

Применение приведенных способов согласования и сближения российского транспортного законодательства об ответственности перевозчика за вред причиненный жизни, здоровью, имуществу пассажира с

⁶ См.: ч. 14 ст. 34 УАТГНЭТ, ч. 1 ст. 113 УЖТ, п. 1 ст. 117 ВК, п. 2 ст. 197 КТМ, п. 1 ст. 103 КВВТ.

⁷ См.: *Гречуха В.Н.* Международное транспортное право: учебник для магистров. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Юрайт, 2011. С. 371.

⁸ См.: *Международное частное право: учебник / отв. ред. Г.К. Дмитриева.* – 2-е изд., перераб. и доп. М.: Проспект, 2004. С. 113.

Трансформация правовых и политических систем

регулирующими ее нормами международных транспортных источников способствует их гармонизации. Она имеет реальные перспективы для дальнейшего развития. Отдельные существенные положения международных транспортных конвенций и соглашений об ответственности перевозчик за нарушение обязательств при перевозке пассажира остались за рамками транспортных уставов и кодексов.

Это относится, например, к неурегулированности в УАТГНЭТ и УЖТ возмещения вреда, причиненного при перевозке пассажира его личным вещам, предметам, которые пассажир имеет при себе в виде ручной клади. Хотя в ч. 14 ст. 34 УАТГНЭТ и ч. 1 ст. 113 УЖТ содержатся указания на такую ответственность перевозчика наряду с ответственностью за вред, причиненный при перевозке пассажира его жизни или здоровью и багажу, однако больше упоминаний о ней, в том числе о размерах соответствующих компенсаций, уставы не содержат. Между тем и в Конвенции о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП) 1973 г., и в Конвенции о международных перевозках (КОТИФ) 1980 г. (ЦИВ – Приложение А к Конвенции) эти вопросы подробно урегулированы.

В современных условиях развития мировой экономики, сопровождающейся инфляционной составляющей, закрепленные абсолютные цифры предельного возмещения вреда, причиненного при перевозке пассажира, нуждаются в постоянной корректировке. Она предусмотрена, в частности, в Конвенции для

унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г. В соответствии со ст. 24 установленные пределы ответственности перевозчика пересматриваются каждые пять лет с использованием коэффициента инфляции, соответствующего совокупным темпам инфляции за период со времени предыдущего пересмотра. Что касается российского транспортного законодательства, то ни в ВК, ни в других транспортных уставах и кодексах аналогичные положения не нашли закрепления.

Следующий вопрос касается необходимости сближения установленных транспортными законами предельных сумм возмещения вреда, причиненного жизни, здоровью, имуществу пассажира с закрепленными суммами в международных транспортных источниках. Сравнение показывает, что компенсация в сумме два миллиона рублей в счет возмещения вреда, причиненного при перевозке пассажира его жизни или здоровью существенно уступает размерам компенсаций, определенных международными транспортными конвенциями и соглашениями. Относительно же сумм в связи с уничтожением, утерей, повреждением багажа, то здесь разрыв еще более ощутимый.

Существует и ряд других пробелов в транспортных законах. Их восполнение с учетом урегулированности международными транспортными конвенциями и соглашениями безусловно будет способствовать дальнейшей гармонизации транспортных правовых систем.

Библиография:

1. Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок 1929 г. // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами, Вып. VIII, – М., 1935, с. 326 – 339.
2. Протокол относительно изменения Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года (подписан в г. Гааге 28.09.1955) // «Ведомости ВС СССР», 20.04.1957, № 8, ст. 217.
3. Международная конвенция об унификации некоторых правил о перевозке пассажиров морем 1961 г. Документ опубликован не был. Доступ из справ. – правовой системы «Консультант плюс».
4. Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП) 1973 г. Документ опубликован не был. Доступ из справ. – правовой системы «Консультант плюс».
5. Финская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г. // Ведомости ВС СССР. 21 сентября 1983 г. N 38. Ст. 570.
6. Конвенция о договоре международной перевозки пассажиров и багажа по внутренним водным путям (КППВ) 1976 г. Документ опубликован не был. Доступ из справ. – правовой системы «Консультант плюс».
7. Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 г. согласно тексту изменяющего Протокола от 3 июня 1999 г. (Вместе с «Едиными правовыми предписаниями к договору о перевозке пассажиров (ЦИВ)») // Собрание законодательства РФ. 29 августа 2011 г. № 35. Ст. 5060.
8. Соглашение о международном пассажирском сообщении (СМПС) 1951 г. Документ опубликован не был. Доступ из справ. – правовой системы «Консультант плюс».
9. Конституция Российской Федерации // «Собрание законодательства РФ», 03.03.2014, № 9, ст. 851.
10. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ // «Российская газета», № 59-60, 26.03.1997.

11. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ // «Российская газета», № 85-86, 01-05.05.1999.
12. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 № 24-ФЗ // «Парламентская газета», № 45, 12.03.2001.
13. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации от 10.01.2003 № 18-ФЗ // «Собрание законодательства РФ», 13.01.2003, № 2.
14. Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта от 08.11.2007 № 259-ФЗ // «Российская газета», № 258, 17.11.2007.
15. Федеральный закон от 14.06.2012 № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном» // «Российская газета», № 136, 18.06.2012.
16. Федеральный закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном» от 14.06.2012 № 78-ФЗ // «Российская газета», № 136, 18.06.2012.
17. Ануфриева Л.П. Международное частное право: В 3-х т. Том 1. Общая часть: учебник. М.: БЕК, 2000.
18. Гречуха В.Н. Международное транспортное право: учебник для магистров. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Юрайт, 2011.
19. Гречуха В.Н. Транспортное право России: учебник для магистров. М.: Юрайт, 2013.
20. Международное публичное право: учебник / отв. ред. К.А. Бекяшев. М.: Проспект, 2004.
21. Международное частное право: учебник / под общ. ред. Г.В. Петровой. М.: Юрайт, 2011.
22. Международное частное право: учебник / отв. ред. Г.К. Дмитриева. – 2-е изд., перераб. и доп. М.: Проспект, 2004.
23. Черниченко С.В. Теория международного права. В 2-х томах. Том 1: Современные теоретические проблемы. М.: НИМП, 1999.
24. Костенников М.В., Трофимов О.Е. Правовое регулирование транспортной безопасности и роль полиции в ее обеспечении // NB: Административное право и практика администрирования. – 2013. – № 9. – С.18-52. DOI: 10.7256/2306-9945.2013.9.10134. URL: http://e-notabene.ru/al/article_10134.html
25. Мотин В.В., Трофимов О.Е. Проблемы обеспечения безопасности на водном транспорте // NB: Административное право и практика администрирования. – 2013. – № 12. – С.51-65. DOI: 10.7256/2306-9945.2013.12.10874. URL: http://e-notabene.ru/al/article_10874.html
26. Трофимов О.Е. Правовое регулирование досмотра как меры обеспечения безопасности на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры // NB: Российское полицейское право. – 2013. – № 3. – С.45-55. DOI: 10.7256/2306-4218.2013.3.8952. URL: http://e-notabene.ru/pm/article_8952.html
27. Кульба В.В., Шульц В.Л., Шелков А.Б., Чернов И.В., Кононов Д.А., Сомов Д.С. Управление безопасностью и живучестью объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта на основе индикаторного подхода // NB: Экономика, тренды и управление. – 2013. – № 2. – С.1-107. DOI: 10.7256/2306-4595.2013.2.5111. URL: http://e-notabene.ru/etc/article_5111.html
28. Красненкова Е.В., Гладких А.Ю. Проблемы квалификации правонарушений за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Административное и муниципальное право. – 2014. – № 5. – С. 104-107. DOI: 10.7256/1999-2807.2014.5.11922
29. Москвина Ю.В. Материальный ущерб, причиненный в результате дорожно-транспортного происшествия как обстоятельство, отягчающее административную ответственность // NB: Административное право и практика администрирования. – 2013. – № 2. – С.81-90. DOI: 10.7256/2306-9945.2013.2.597. URL: http://e-notabene.ru/al/article_597.html
30. Шульц В. Л., Кульба В. В., Шелков А. Б., Чернов И. В. Методология управления техногенной безопасностью объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта на основе индикаторного подхода // Тренды и управление. – 2013. – № 3. – С. 104-107. DOI: 10.7256/2307-9118.2013.3.7859
31. Ерпылева Н.Ю., Максимов Д.М. Правовое регулирование международных комбинированных перевозок грузов, пассажиров и багажа // Международное право и международные организации / International Law and International Organizations. – 2013. – № 4. – С. 104-107. DOI: 10.7256/2226-6305.2013.4.10356
32. Костенников М.В., Трофимов О.Е. Правовое регулирование транспортной безопасности и роль полиции в ее обеспечении // Полицейская деятельность. – 2013. – № 4. – С. 104-107. DOI: 10.7256/2222-1964.2013.4.9437
33. Баширова А.Ф., Истратов А.А. Правовое регулирование профилактики дорожно-транспортного травматизма // Полицейская деятельность. – 2012. – № 2. – С. 104-107.
34. Трофимов О.Е. Административно-правовое регулирование обеспечения безопасности авиации и объектов авиационной инфраструктуры в зарубежных государствах // Полицейская деятельность. – 2013. – № 3. – С. 104-107. DOI: 10.7256/2222-1964.2013.3.8946
35. Мотин В.В., Трофимов О.Е. Проблемы обеспечения безопасности на водном транспорте // Административное и муниципальное право. – 2013. – № 6. – С. 104-107. DOI: 10.7256/1999-2807.2013.06.2
36. А. А. Паненков. Совершенствование правовой основы организации безопасности объектов использования атомной энергии и транспорта в 2011 году // Национальная безопасность / nota bene. – 2012. – № 2. – С. 104-107.
37. Н. Ю. Ерпылева, Д. М. Максимов. Правовое регулирование международных железнодорожных перевозок // Международное право и международные организации / International Law and International Organizations. – 2012. – № 3. – С. 104-107

References (transliteration):

1. Anufrieva L.P. *Mezhdunarodnoe chastnoe pravo: V 3-kh t. Tom 1. Obshchaya chast': uchebnik.* M.: BEK, 2000.
2. Grechukha V.N. *Mezhdunarodnoe transportnoe pravo: uchebnik dlya magistrrov . 2-e izd., pererab. i dop.* M.: Yurait, 2011.
3. Grechukha V.N. *Transportnoe pravo Rossii: uchebnik dlya magistrrov.* M.: Yurait, 2013.
4. Chernichenko S.V. *Teoriya mezhdunarodnogo prava. V 2-kh tomakh. Tom 1: Sovremennye teoreticheskie problemy.* M.: NIMP, 1999.
5. Kostennikov M.V., Trofimov O.E. *Pravovoe regulirovanie transportnoi bezopasnosti i rol' polit sii v ee obespechenii // NB: Administrativnoe pravo i praktika administrirovaniya. – 2013. – № 9. – S.18-52. DOI: 10.7256/2306-9945.2013.9.10134. URL: http://e-notabene.ru/al/article_10134.html*
6. Motin V.V., Trofimov O.E. *Problemy obespecheniya bezopasnosti na vodnom transporte // NB: Administrativnoe pravo i praktika administrirovaniya. – 2013. – № 12. – S.51-65. DOI: 10.7256/2306-9945.2013.12.10874. URL: http://e-notabene.ru/al/article_10874.html*
7. Trofimov O.E. *Pravovoe regulirovanie dosmotra kak mery obespecheniya bezopasnosti na ob'ektakh transporta i transportnoi infrastruktury // NB: Rossiiskoe politseiskoe pravo. – 2013. – № 3. – S.45-55. DOI: 10.7256/2306-4218.2013.3.8952. URL: http://e-notabene.ru/pm/article_8952.html*
8. Kul'ba V.V., Shul'ts V.L., Shelkov A.B., Chernov I.V., Kononov D.A., Somov D.S. *Upravlenie bezopasnost'yu i zhivuchest'yu ob'ektov infrastruktury zheleznodorozhnogo transporta na osnove indikatornogo podkhoda // NB: Ekonomika, trendy i upravlenie. – 2013. – № 2. – S.1-107. DOI: 10.7256/2306-4595.2013.2.5111. URL: http://e-notabene.ru/etc/article_5111.html*
9. Krasnenkova E.V., Gladkikh A.Yu. *Problemy kvalifikatsii pravonarushenii za narushenie pravil dorozhnogo dvizheniya i ekspluatatsii transportnykh sredstv // Administrativnoe i munitsipal'noe pravo. – 2014. – № 5. – S. 104-107. DOI: 10.7256/1999-2807.2014.5.11922*
10. Moskvina Yu.V. *Material'nyi ushcherb, prichinennyi v rezul'tate dorozhno-transportnogo proisshestiya kak obstoyatel'stvo, otyagchayushchee administrativnyuyu otvetstvennost' // NB: Administrativnoe pravo i praktika administrirovaniya. – 2013. – № 2. – S.81-90. DOI: 10.7256/2306-9945.2013.2.597. URL: http://e-notabene.ru/al/article_597.html*
11. Shul'ts V. L., Kul'ba V. V., Shelkov A. B., Chernov I. V. *Metodologiya upravleniya tekhnogennoi bezopasnost'yu ob'ektov infrastruktury zheleznodorozhnogo transporta na osnove indikatornogo podkhoda // Trendy i upravlenie. – 2013. – № 3. – S. 104-107. DOI: 10.7256/2307-9118.2013.3.7859*
12. Erpyleva N.Yu., Maksimov D.M. *Pravovoe regulirovanie mezhdunarodnykh kombinirovannykh perevozok грузов, passazhirov i bagazha // Mezhdunarodnoe pravo i mezhdunarodnye organizatsii / International Law and International Organizations. – 2013. – № 4. – S. 104-107. DOI: 10.7256/2226-6305.2013.4.10356*
13. Kostennikov M.V., Trofimov O.E. *Pravovoe regulirovanie transportnoi bezopasnosti i rol' polit sii v ee obespechenii // Politseiskaya deyatel'nost'. – 2013. – № 4. – S. 104-107. DOI: 10.7256/2222-1964.2013.4.9437*
14. Bashirova A.F., Istratov A.A. *Pravovoe regulirovanie profilaktiki dorozhno-transportnogo travmatizma // Politseiskaya deyatel'nost'. – 2012. – № 2. – S. 104-107.*
15. Trofimov O.E. *Administrativno-pravovoe regulirovanie obespecheniya bezopasnosti aviatsii i ob'ektov aviatsionnoi infrastruktury v zarubezhnykh gosudarstvakh // Politseiskaya deyatel'nost'. – 2013. – № 3. – S. 104-107. DOI: 10.7256/2222-1964.2013.3.8946*
16. Motin V.V., Trofimov O.E. *Problemy obespecheniya bezopasnosti na vodnom transporte // Administrativnoe i munitsipal'noe pravo. – 2013. – № 6. – S. 104-107. DOI: 10.7256/1999-2807.2013.06.2*
17. A. A. Panenkov. *Sovershenstvovanie pravovoi osnovy organizatsii bezopasnosti ob'ektov ispol'zovaniya atomnoi energii i transporta v 2011 godu // Natsional'naya bezopasnost' / nota bene. – 2012. – № 2. – S. 104-107.*
18. N. Yu. Erpyleva, D. M. Maksimov. *Pravovoe regulirovanie mezhdunarodnykh zheleznodorozhnykh perevozok // Mezhdunarodnoe pravo i mezhdunarodnye organizatsii / International Law and International Organizations. – 2012. – № 3. – S. 104-107*