

# МАТЕРИАЛЫ НАУЧНЫХ КОНФЕРЕНЦИЙ

---

## Актуальные проблемы систематизации и кодификации транспортного законодательства Российской Федерации (Москва, Юридический институт МИИТ, 22 ноября 2017 г.)

УДК 347.463

© Землин А. И.

— доктор юридических наук, профессор,  
заведующий кафедрой «Транспортное право  
и административное право» Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ),  
заслуженный деятель науки Российской Федерации

### **К вопросу о правовых и организационных проблемах кодификации транспортного законодательства Российской Федерации**

**Аннотация.** Статья посвящена анализу проблемных вопросов, связанных с кодификацией транспортного законодательства, опыта систематизации и кодификации транспортного законодательства в иностранных государствах, исследованию теоретических оснований и практической значимости кодификации транспортного законодательства РФ.

**Ключевые слова:** транспорт; комплексная отрасль права; транспортный кодекс; транспортное законодательство; систематизация транспортного законодательства.

© Zemlin A.

— doctor of legal sciences, professor,  
head of chair «Transport law and administrative law»  
Law Institute of the Russian University of transport,  
honored science worker of the Russian Federation

### **To the question of legal and organizational problems of codification of transport legislation of the Russian Federation**

**Abstract.** The article analyzes the problematic issues related to the codification of transport legislation, the experience of systematization and codification of transport legislation in foreign countries, the study of the theoretical foundations and practical significance of the codification of transport legislation of the Russian Federation.

**Keywords:** transport; complex branch of law; transport code; transport legislation; systematization of transport legislation.

---

Рассматривая вопрос о кодификации транспортного законодательства Российской Федерации, по нашему мнению, с необходимостью следует исходить из следующих посылок, определяющих роль транспорта, значение транспортного законодательства и обеспечения его системности и эффективности для развития современного российского права, общества и государства.

Во-первых, транспортную деятельность следует рассматривать как одну из форм социальной активности, содержанием которой является физическое перемещение каких-либо объектов. По сути, деятельность транспорта заключается в перевозках грузов, пассажиров, багажа и почты.

Далее, транспорт — одна из важнейших отраслей экономики, поскольку процесс товарного обмена в современном обществе в целом немислим без транспорта, а применительно к России ее уникальная географическая протяженность обуславливает особую, исключительную роль транспортной системы.

Транспорт также является отраслью народного хозяйства, предназначенной, в отличие от промышленности и сельского хозяйства, не для создания материальных объектов, а для обеспечения их перемещения в пространстве, установления и обеспечения связи хозяйствующих субъектов.

И, наконец, транспорт — важнейшая составляющая системы обеспечения национальной безопасности и неременное условие соблюдения геополитических интересов России.

Отмечается, что «в Российской Федерации, как и в других развитых странах, транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей хозяйства, важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры. Транспортные коммуникации объединяют все районы страны, что является необходимым условием ее территориальной целостности, единства ее экономического пространства. Они связывают страну с мировым сообществом, являясь материальной основой обеспечения внешнеэкономических связей России и ее интеграции в глобальную экономическую систему» [см.: Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года: утверждена распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р].

В условиях рыночной экономики отношения, возникающие в процессе функционирования транспортной системы, приобретают особое значение. Поскольку продукция транспорта как отрасли материального производства — это деятельность по территориальному перемещению грузов или людей, постольку транспорт является связующим звеном экономики страны, охватывающим все виды общественного производства, распределения и обмена. Транспортные отношения находятся в тесной связи с другими социально-экономическими отношениями, что во многом определяет их природу и значение.

В связи с их очевидной значимостью общественные отношения на транспорте подлежат полному и четкому правовому регулированию, что детерминирует потребность оформления транспортного законодательства и транспортного права как институциональных образований соответственно российского законодательства и права.

Анализ показывает, что в транспортном законодательстве накоплена впечатляющая «критическая» масса нормативного материала. К числу законодательных актов, непосредственно регулирующих транспортные отношения, относятся, в частности, Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ; Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ; Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ; Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»; Федеральный закон от 8 ноября 2011 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», иные многочисленные нормативные правовые акты, регулирующие транспортные отношения.

Многообразию нормативных правовых актов, в том числе кодексов и уставов, входящих в систему транспортного законодательства, предопределено в том числе значительным числом «обслуживаемых» видов транспорта, которые принято различать в зависимости от типа транспортных средств, используемых для перевозки, в числе которых выделяются: воздушный, внутренний водный, морской, автомобильный, железнодорожный, трубопроводный.

При этом различные виды транспорта предполагают различную технологию перевозки и способы обеспечения безопасности. Именно по этой причине основная масса правовых норм, регулирующих транспортную деятельность, сосредоточена в транспортных уставах и кодексах, каждый из которых обеспечивает правовое регулирование отношений в зависимости от специфики соответствующего вида транспорта. Например, формой договора железнодорожной грузовой перевозки является железнодорожная накладная, морской — коносамент или чартер, автомобильной — транспортная накладная,

воздушной — авианакладная. На различных видах транспорта также различным образом именуется и определяются виды сообщений. Это только верхняя часть «айсберга проблем» систематизации норм, регулирующих отношения, возникающие в процессе функционирования различных видов транспорта. Изложенное предполагает существенные затруднения не только вполне ожидаемого формально-догматического, но и гносеологического, онтологического, праксиологического и даже лингво-семиотического характера при осуществлении правового исследования транспортных отношений.

Помимо того, следует иметь в виду и то обстоятельство, что транспортное право сочетает в себе властно-организационные отношения, регулируемые административным правом, и имущественные отношения, регулируемые гражданским правом.

Вполне естественно, что наряду с перечисленными выше транспортными уставами и кодексами соответствующие отношения в области транспорта регулируются множеством правовых актов различной юридической силы.

В системе транспортного законодательства значимую роль играет такой кодифицированный акт, как Гражданский кодекс Российской Федерации (далее — ГК РФ). Глава 40 ГК РФ содержит основные, принципиальные положения, регламентирующие договор перевозки, подлежащие применению ко всем видам перевозки, конкретизируемые в иных нормативных правовых актах. При этом ГК РФ, естественно, регулирует исключительно частноправовые отношения.

Соответственно, общая цель объединения в едином комплексе транспортного права норм различных отраслей права — гражданского, административного, трудового, земельного и т.д. — состоит в регулировании деятельности различных видов транспорта как единой транспортной системы страны.

Указанные аспекты правового регулирования транспортных отношений имеют принципиальный характер и подлежат обязательному учету при постановке вопроса о систематизации транспортного законодательства и выборе формы таковой систематизации.

Общеизвестно, что системность законодательства во многом обеспечивается путем издания кодифицированных актов в различных сферах. При этом надлежит учитывать отсутствие жесткой прямой зависимости между местом и уровнем институализации правового образования и наличием кодифицированного акта. Очевидно, что каждая самостоятельная отрасль права стремится иметь свой кодифицированный акт (основы, кодекс, устав, положение). Однако не всегда наличие кодифицированного акта является свидетельством самостоятельности соответствующей отрасли права. В связи с этим следует предвидеть возражения против создания единого

транспортного кодекса Российской Федерации тех ученых, которые считают возможным кодифицировать исключительно законодательство, соответствующее самостоятельным отраслям права. Предупреждая подобного рода возражения, следует отметить, что кодификация законодательства свидетельствует лишь о потребности особого урегулирования какой-либо сферы жизнедеятельности (как правило, экономической деятельности) в силу ее практической значимости и наличия массива нуждающихся в упорядочивании, систематизации нормативных правовых актов, но никоим образом не влечет за собой автоматического признания самостоятельности соответствующей отрасли права. Так, кодификация бюджетного законодательства, налогового законодательства, градостроительного законодательства и т.п. не является основанием признания их самостоятельными отраслями. Разумеется, транспортное право не может быть признано самостоятельной отраслью права, но вовсе не потому, что оно является составной частью права предпринимательского, которое определяется В. С. Белых как «гиперкомплексная отрасль права, состоящая из отдельных структурных образований, таких как банковское, биржевое право и др.», к числу которых поименованный автор относит и транспортное право [1, 2]. Позиция автора данной статьи о возможности, критериях и основаниях признания правовых образований комплексными и самостоятельными отраслями права, выводом из которой является обоснование статуса транспортного права как комплексной отрасли права, но не внутри, а наряду и наравне с предпринимательским правом, подробно изложена в ряде опубликованных ранее работ [3—5], что позволяет избежать дискуссии по этому поводу.

В условиях признанной значимости системного правового урегулирования разнородных отношений, возникающих в процессе и по поводу функционирования транспортной системы, транспортный кодекс РФ мог бы способствовать объединению и упорядочению множества нормативных актов, действующих в этой сфере, объединив их на основании одного, но существенного критерия — предмета регулирования, приведя их совокупность в некую систему.

В юридической литературе традиционно различают две формы систематизации: кодификацию и инкорпорацию [6—8]. Инкорпорация является одной из форм систематизации, предполагающей упорядочивание нормативных актов посредством их объединения по определенной системе в единых сборниках или иных изданиях без изменения содержания актов. Типичным примером инкорпорации является свод законов.

При кодификации происходит замена многочисленных нормативных правовых актов одним сводным, внутренне согласованным актом, охватывающим с максимально возможной полнотой соответствующую

сферу общественных отношений. Результатом кодификации может являться кодекс, основы законодательства, устав, положение и др.

Попытки кодификации транспортного законодательства предпринимались еще в СССР [9], но оказались не вполне результативными. В итоге, в настоящее время, как и в период советской истории, в сфере транспортных отношений действует несколько самостоятельных законов, каждый из которых регулирует деятельность одного из пяти основных видов транспорта. Одновременно в ГК РФ перевозкам пассажиров и грузов посвящена гл. 40, включающая 17 статей. Основные положения гл. 40 ГК РФ фактически не имеют прямой силы и содержат отсылку к положениям транспортных уставов и кодексов.

Значимость урегулирования транспортных отношений, осознание несовершенства существующего транспортного законодательства, представленного не имеющей внутреннего системного единства механистически упорядоченной совокупностью нормативных правовых актов, не могло не повлечь за собой стремления объединить и систематизировать правовые нормы действующих федеральных законов в сфере транспорта.

Наиболее известной и заслуживающей внимания попыткой кодификации транспортного законодательства стало выполнение по заданию Минтранса России научно-исследовательской работы «Исследование направлений фундаментального развития транспортных кодексов и уставов Российской Федерации, разработка принципов и предложений по совершенствованию указанных нормативных актов путем подготовки единого Транспортного кодекса Российской Федерации». Разработка НИР была осуществлена группой преподавателей кафедры предпринимательского права УрГЮА под научным руководством В. С. Белых.

Как следует из немногочисленных представленных научной общественности материалов, основным выводом, полученным в результате проведенной работы, стало обоснованное умозаключение коллектива авторов о том, что «работа по кодификации транспортного законодательства своим масштабам сродни с разработкой проекта предпринимательского (хозяйственного) кодекса. Она не под силу одному или нескольким разрозненным научным коллективам. Научные исследования по разработке проекта транспортного кодекса России должны получить государственный статус в форме указа Президента РФ либо постановления Правительства РФ» [[elibrary.ru/Права\\_и\\_социологии?id=15239024](http://elibrary.ru/Права_и_социологии?id=15239024)].

В. С. Белых, под руководством которого выполнялось указанное исследование, по сути подвел итоги работы над проектом, изложив его результаты следующим образом: «Считаем, что принятие единого Транспортного кодекса РФ — это в целом *утопическая* идея (*курсив* — В.

С. Белых). Нельзя объединить в единое целое “кодексовые” положения о различных видах транспорта (даже умозрительно выглядят нереалистично попытки объединить нормы о железнодорожной перевозке грузов с морской и воздушной). В связи с этим предлагаем для обсуждения следующие варианты — модели правового регулирования транспортных отношений: 1) принятие общего закона о транспорте; 2) консолидация отдельных законов, регулирующих близкие сферы транспортной деятельности (наземный транспорт, морской и речной транспорт, воздушный и космический); 3) разработка законов, направленных на регулирование отдельных аспектов транспортной деятельности» [2; с. 14].

В июне 2009 г. юридическая фирма «Вегас-Лекс» распространила пресс-релиз, в котором сообщила о том, что выиграла конкурс Минтранса России на разработку предложений по созданию транспортного кодекса РФ — единого документа, который, по замыслу авторов, должен соединить и упорядочить массу разрозненных нормативных правовых актов в области транспорта. По этому поводу председатель Совета партнеров Адвокатского бюро «Вегас-Лекс» А. С. Еганян, отметив своевременность постановки вопроса руководством Минтранса России, указал на имеющийся значительный нормотворческий опыт «Вегас-Лекс», включающий «разработку предложений по гармонизации законодательства в сфере транспорта, инфраструктурных облигаций, антимонопольной политики; разработку правовых основ реформирования системы управления внутренними водными путями, концепций и основных положений законодательства о концессиях, транзите, Олимпийских играх и т.д.», авторитетно и уверенно заявил, что по результатам исследования проблемы «того, как кодификация позволит обеспечить развитие транспортной отрасли, реализовать цели Транспортной стратегии России», обоснованным является вывод о том, что «первая, общая часть Транспортного кодекса могла бы вступить в силу уже в 2012 году, а весь кодекс — к осени 2014 года» [[vegaslex.ru](http://vegaslex.ru)›[Пресс-центр](#)›[Комментарии экспертов](#)›33658].

Информация о том, что Минтрансом России разрабатывается проект единого транспортного кодекса, который должен быть введен до 2030 г., появляется и в более позднее время и в иных источниках [[rusjurist.ru](http://rusjurist.ru)›[Перевозки](#)›... ].

Поскольку следов иных, помимо указанных ранее результатов исследований, кроме как полученных группой преподавателей кафедры предпринимательского права УрГЮА под научным руководством В. С. Белых, обнаружить не удалось, в дальнейшем автор будет ссылаться исключительно на упомянутые материалы. В частности, проведенный исследователями анализ зарубежного законодательства [2; с. 16—24] приводит к выводам, которые можно систематизировать следующим образом.

Во-первых, в большинстве стран транспортное законодательство строится по схеме: общий кодифицированный акт (гражданский и (или) торговый кодекс) — специальные транспортные законы. Практически ни в одной стране поименованными выше исследователями не обнаружено наличие единого транспортного кодекса, с чем следует, вероятно, согласиться, поскольку наши поиски также не увенчались успехом.

Во-вторых, обосновано, что, хотя в США принят единый Транспортный кодекс, однако он далек и по форме, и по содержанию от кодекса цивилизованного рынка. Следует солидаризироваться с выводом о том, что Транспортный кодекс США — это свод законов, объединенных предметом (объектом) правового регулирования. Таким образом, следует признать обоснованным вывод также и о том, что Транспортный кодекс США представляет собой продукт инкорпорации, но не кодификации.

В-третьих, хотя в Консультативном отчете немецких специалистов отмечается, что «министерство транспорта и коммуникаций РК проявило особый интерес к немецкому транспортному законодательству, поскольку Германия является единственной страной, входящей в ЕС, которая кодифицировала свое транспортное законодательство» [Консультативный отчет «Содействие в разработке Транспортного кодекса в Республике Казахстан». Астана, 2005, июнь], в Германии также отсутствует единый транспортный кодекс. Упомянутые выше исследователи обоснованно считают, что в настоящее время Коммерческий кодекс ФРГ (HGB) стал своего рода кодификацией частного транспортного законодательства, облегчающей применение и обеспечивающей более свободный доступ к соответствующим нормативным актам транспортного законодательства как для юристов, так и для практиков.

Продолжая обобщение зарубежного опыта, следует отметить, что первым на постсоветском пространстве проект единого транспортного кодекса в декабре 2006 г. презентовало Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан. В едином кодексе предлагалось объединить все законодательство, регламентирующее транспортную сферу (восемь законов, регулирующих деятельность морского, воздушного, водного, автомобильного и железнодорожного транспорта). Таким образом, в транспортный кодекс предполагалось объединить законы «О государственном регулировании гражданской авиации», «Об использовании воздушного пространства и деятельности авиации», «Об автомобильных дорогах», «О транспорте», «О торговом мореплавании», «О внутреннем водном транспорте», «Об автомобильном транспорте», «О железнодорожном транспорте» [постановление Правительства Республики Казахстан от 27 сентября 2006 г. № 927]. В общей части транспортного кодекса предполагалось



определить: порядок лицензирования и страхования, вопросы военно-транспортной обязанности, виды проверок, размеры тарифов и льгот, ответственность за те или иные аспекты перевозок, вопросы безопасности на транспорте.

Основная часть кодекса должна была состоять из двух разделов и определять государственное регулирование отдельных видов транспорта. При этом планировалось ввести нормы, регламентирующие тарифную политику, порядок взаимодействия таможенных и пограничных органов на железнодорожном транспорте, урегулировать отношения, которые не были регламентированы, например, прямые и смешанные перевозки багажа и груза всеми видами транспорта [10].

История разработки и обсуждения проекта кодекса такова: в соответствии с Планом Правительства Республики Казахстан по законотворческой работе на 2005—2007 гг., утвержденным постановлением Правительства № 824 от 3 августа 2004 г., Министерством транспорта и коммуникаций была запланирована разработка транспортного кодекса в 2006 г.

Проект транспортного кодекса был разработан с привлечением специалистов из ФРГ и представлен в Парламент Республики Казахстан (Маджлис) для обсуждения в 2008 г., в том же году он был отозван из Парламента Республики Казахстан постановлением Правительства Республики Казахстан [постановление Правительства Республики Казахстан от 5 июня 2008 [№ 538](#)].

По результатам проведенного весьма абрисного и не претендующего на абсолютную глубину и бесспорность умозаключений исследования, представляется, тем не менее, сделать некоторые предварительные выводы.

Во-первых, очевидна сложность даже не задачи, а проблемы кодификации транспортного законодательства, поскольку решение ее возможно только при формировании соответствующей методологии и определении концептуальных подходов, так как приступать к решению частных вопросов без решения вопросов общего характера значит обрекать себя на «шатания и беспринципность».

Во-вторых, решение исследовательской проблемы должно решаться единым коллективом ученых и практиков, специализирующихся именно в области транспортного права. Как видно из представленного в статье анализа российского и казахстанского опыта исполнения научных работ по разработке транспортного кодекса, в этих целях представляется более эффективным не проведение конкурсов на разработку НИР в соответствии с законодательством о контрактной системе, что однозначно предопределяет победу в конкурсе демпингующей организации, не всегда способной решить научную проблему, а в рамках финансового обеспечения государственного задания подведомственной Минтрансу России организации, имеющей

соответствующие наработки и потенциал согласно ст. 78.1 Бюджетного кодекса Российской Федерации. В случае же вполне понятного и обоснованного стремления заказчика обеспечить конкурентную борьбу и равные условия для всех участников можно было бы, тем не менее, посоветовать более тщательно готовить техническую документацию для проведения конкурса, предусматривая в качестве обязательных условия по наличию научного потенциала (естественно, из числа штатных сотрудников), научных разработок по транспортно-правовой проблематике (естественно, опубликованных и (или) подтвержденных) и т.п., соответствие которым участников конкурса позволит «отсечь» организации, стремящиеся лишь освоить бюджетные средства, но не решить поставленную задачу с необходимым для развития транспортной системы результатом. Попытки же создать транспортный кодекс, основываясь на энтузиазме представителей научной общественности, хотя и могут привести к временному успеху и даже позволить сформировать некий законопроект, однако без должной скрупулезной проработки неминуемо повлекут за собой множество проблем и будут обречены в лучшем случае на забвение.

В-третьих, проект транспортного кодекса должен состоять из общей и особенной частей, что является традиционным, практически фундированным и представляется вполне оправдавшим подходом, применяемым в ходе законотворчества [Методические рекомендации по юридико-техническому оформлению законопроектов, разработанных Правовым управлением Аппарата Государственной Думы Российской Федерации]. Возможно использование наработок предшествующих исследователей, согласно которым в общей части проекта единого транспортного кодекса РФ должны быть размещены главы, параграфы и статьи, в которых сосредоточены общие положения, относящиеся ко всем видам транспорта и имеющие общее значение для глав особенной части. На рассмотрение и обсуждение может быть поставлен вопрос о включении в общую часть раздела «Общие положения», ориентировочно состоящего из глав: «Основы транспортной деятельности», «Государственное регулирование в области транспорта», «Перевозка пассажиров, багажа (грузобагажа) и почтовых отправок», «Перевозка грузов», «Военно-транспортная обязанность», «Обеспечение транспортной безопасности», «Ответственность на транспорте», «Обеспечение прав и законных интересов участников транспортных отношений». В особенной части проекта транспортного кодекса РФ должны найти отражение вопросы правового регулирования отдельных видов транспорта.

В-четвертых, учитывая сложность, социально-экономическую значимость, масштабность и объемность решаемой научно-практической проблемы, работа должна строиться поэтапно, как это было сделано, например, в отношении разработки и принятия частей

первой и второй Налогового кодекса Российской Федерации. Это подразумевает, что разработка особенной части транспортного кодекса может быть начата исключительно после вступления в силу и «практической обкатки» общей части кодекса, не ранее по возможности полного устранения коллизий законодательства, вызванного принятием и вступлением в силу общей части.

### **Литература**

1. Белых, В. С. Правовое регулирование предпринимательской деятельности в России : монография. — М., 2005. — С. 106—124.
2. Белых, В. С. Транспортное законодательство России и зарубежных государств, ЕС, ШОС, ЕврАзЭС (сравнительно-правовой анализ) : монография / отв. ред. В. А. Бублик. — М. : Проспект, 2009.
3. Землин, А. И. К вопросу о включении транспортного права в Номенклатуру специальностей научных работников в сфере юриспруденции // Актуальные проблемы правового регулирования в транспортной сфере в условиях инновационного развития транспортного комплекса и формирования высокоскоростных транспортных систем : материалы Всероссийской научно-практической конференции, 24 апреля 2013 г. — М. : МИИТ, 2013.
4. Землин, А. И. О роли транспортного права в современных условиях // Организационно-правовые проблемы обеспечения транспортной деятельности в Российской Федерации : материалы Всероссийской научно-практической конференции, 28 марта 2017 г. — М. : МИИТ, 2017
5. Землин, А. И. Транспортное право в системе российского права // Транспортное право: общая часть : учебник / под ред. Н. А. Духно, А. И. Землина. — М. : Юридический институт МИИТа, 2017. С. 21—30.
6. Вопросы кодификации советского права. — Вып. 1. — Л., 1957. — С. 3—10, 30—47.
7. Алексеев, С. С. Общая теория социалистического права (курс лекций) : учеб. пособие. — Вып. 1. — Свердловск, 1964. — С. 132—153.
8. Иоффе, О. С. Система права и хозяйственное законодательство // Вопросы совершенствования хозяйственного законодательства : межвузовский сборник научных трудов. — Вып. 68. — Свердловск, 1978. С. 5—17.
9. Садиков, О. Н. Обсуждение проекта Транспортного кодекса СССР // Ученые записки / Всесоюзный научно-исследовательский институт советского законодательства. — М., 1966. — Вып. 9. — С. 207—216.
10. Гильт, Н. Транспортные отрасли объединяют в единый кодекс / Известия-Казахстан. — 2006. — № 228.

### **Literature**

1. Belykh, V. S. Legal regulation of entrepreneurial activity in Russia : monograph. — М., 2005. — S. 106—124.
2. White, V. S. the Transport legislation of Russia and foreign countries, EU, SCO, EurAsEC (comparative law analysis) : monograph / ed. by V. A. Bublik. — М. : Prospect, 2009.
3. Zemlin, A. I. To the question of inclusion of transport law in the Nomenclature of scientific staff in the field of jurisprudence // Actual problems of legal regulation in the transport sector in the conditions of innovative development of the transport complex and the formation of high-speed transport systems : materials of the all-Russian scientific — practical conference, April 24, 2013/ — М. : MIIT, 2013.

4. Zemlin, A. I. On the role of transport law in modern conditions // Organizational and legal problems of transport activities in the Russian Federation: materials of the all-Russian scientific and practical conference, March 28, 2017. — M. : MIIT, 2017
5. Zemlin, A. I. Transport law in the system of Russian law // Transport law: General part: textbook / ed. By A. Duhno, A. I. Zemlina. — M. : Law Institute of MIIT, 2017. C. 21—30.
6. Questions of codification of Soviet law. — Vol. 1. — L., 1957. — P. 3—10, 30—47.
7. Alekseev, S. S. General theory of the socialist law (course of lectures) : proc. benefit. — Vol. 1. — Sverdlovsk, 1964. — P. 132—153.
8. Ioffe, O. S. the System of law and economic legislation // Questions of perfection of economic legislation : interuniversity collection of scientific papers. — Vol. 68. — Sverdlovsk, 1978. C. 5—17.
9. Sadikov, O. N. Discussion of a draft Transport code of the USSR // scientific notes / all-Union scientific research Institute of Soviet legislation. — M., 1966. — Vol. 9. — P. 207—216.
10. Gilt, N. Transport industries are United in a single code / Izvestia-Kazakhstan. — 2006. — № 228.