

Научная статья  
УДК 349

## **Охрана границ территории аэропортов: ретроспективный анализ и перспективы правового регулирования**

**Зайков Денис Евгеньевич,**  
кандидат юридических наук, доцент,  
Российский университет транспорта (МИИТ),  
Москва, Россия

**Аннотация.** В статье в рамках ретроспективного анализа развития регламентации авиационной безопасности рассматриваются особенности правового регулирования организации и осуществления охраны границ территории аэропорта с точки зрения перечня субъектов, уполномоченных осуществлять соответствующие функции. Выявляются причины принятия законодателем решения о демополизации указанной сферы общественных отношений, а также оцениваются перспективы их дальнейшего развития в связи с предстоящим переходом к регламентации вопросов защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства в рамках законодательства о транспортной безопасности.

**Ключевые слова:** транспортная безопасность; авиационная безопасность; подразделения транспортной безопасности; охрана границ аэропорта; акты незаконного вмешательства; авиационные предприятия; вневедомственная охрана.

## **Airport border security: retrospective analysis and legal regulation prospects**

**Denis Ev. Zaikov,**  
Candidate of Law, Associate Professor,  
Russian University of Transport (MIIT),  
Moscow, Russia

**Abstract.** The current paper, within the framework of a retrospective analysis of the development of aviation security regulation, has considered the features of legal regulation of the organization and implementation of airport border protection from the point of view of the list of entities authorized to carry out the relevant functions. There have been identified the reasons for the legislator's decision to demonopolize

the specified sphere of public relations and estimated the prospects for their further development in connection with the upcoming transition to regulating issues of protecting civil aviation from acts of illegal interference within the framework of legislation on transport security.

**Keywords:** transport security; aviation security; transport security units; airport border security; acts of illegal interference; aviation enterprises; non-departmental security.

**Для цитирования:** Зайков Д. Е. Охрана границ территории аэропортов: ретроспективный анализ и перспективы правового регулирования // Транспортное право и безопасность. 2024. № 4 (52). С. 31–40.

© Зайков Д. Е., 2024

---

В современном мире транспорт является важнейшей и неотъемлемой составляющей экономической отрасли, обеспечивающий перемещение товаров и удовлетворение потребностей граждан в перевозках. Галопирующее развитие транспортной отрасли, обусловленное значительным повышением спроса на транспортные услуги, совершенствованием существующих и появлением новых видов транспорта, все большим внедрением технологий искусственного интеллекта, робототехники, реализуемых в том числе в беспилотных транспортных средствах, с одновременным ростом напряженности в военно-политической сфере взаимодействия государств, повышением уровня экстремизма, радикализма, увеличением интенсивности социальной-культурных и религиозных противоречий все более актуальными делают вопросы транспортной безопасности.

Транспортная безопасность — составная часть системы национальной безопасности, направленная на предотвращение (минимизацию) вреда здоровью и (или) жизни людей, ущербу имуществу и окружающей среде, экономического ущерба при транспортной деятельности посредством обеспечения устойчивого функционирования транспортного комплекса и его защищенности от актов незаконного вмешательства, технико-технологических угроз, угроз чрезвычайных происшествий природного и техногенного характера [4, стр. 93].

Надежное обеспечение транспортной безопасности стало сегодня одной из самых актуальных задач, что обусловлено рядом факторов:

- терроризмом и диверсиями на транспорте;
- активизацией национальных и транснациональных форм организованной преступности, специализирующихся на незаконных внешнеэкономических операциях, контрабанде, нелегальной миграции, использующих транспортные артерии в своих преступных целях;
- непрерывным ростом иных форм неправомерного вмешательства в функционирование транспортного комплекса, что приводит и к авариям, и дестабилизации его работы;
- нарастанием на российском транспорте числа аварий и других чрезвычайных ситуаций, обусловленных не только нарушением правил эксплуатации тех-

нических систем, но и физическим состоянием самих этих систем — высокой степенью износа и их техническим несовершенством [5, стр. 28—29].

В указанных условиях особый интерес вызывает такая составляющая транспортной безопасности, как авиационная безопасность, которая с развитием воздушного транспорта, увеличением численности парка воздушных судов, ростом потребности в авиационных перевозках, расширением области применения гражданской авиации становится все более востребованной и значимой составляющей транспортной безопасности.

Конвенция о международной гражданской авиации (Чикаго, 7 декабря 1944 г.) прямо указала на роль воздушного транспорта и значимость авиационной безопасности — развитие международной гражданской авиации может в значительной степени способствовать установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира, тогда как злоупотребление ею может создать угрозу всеобщей безопасности.

Аналогичный подход заложен и в Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреаль, 28 мая 1999 г.), ориентирующей перевозчиков на развитие своей системы авиационной безопасности и повышение безопасности полетов [3, стр. 111].

Несмотря на то что воздушный транспорт является наиболее безопасным видом транспорта, он, тем не менее, представляет собой источник повышенной опасности, образующий целый комплекс угроз нарушения прав и законных интересов субъектов соответствующих правоотношений (имущественных, личных неимущественных и др.). Все это делает всестороннее обеспечение авиационной безопасности актуальной и важной задачей.

Наряду с вопросами эксплуатации воздушных судов, применения технических и организационных средств обеспечения их безопасного функционирования, охраны, предотвращения несанкционированного доступа, применения мер противодействия актам незаконного вмешательства значимое место в системе обеспечения авиационной безопасности занимает ее правовое регулирование. От его содержания и нахождения в актуальном, выверенном состоянии, способности обеспечить всю полноту правовой регламентации отношений, имеющих своим предназначением пресечение актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, во многом зависит безопасность на воздушном транспорте.

Согласно п. 1 ст. 83 Воздушного кодекса Российской Федерации (далее — ВК РФ) под авиационной безопасностью понимается состояние защищенности авиации от незаконного вмешательства в деятельность в области авиации. Понятие авиационной безопасности фактически повторяет содержание термина транспортной безопасности (п. 10 ст. 1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»), что делает возможным применение к ним единых доктринальных положений.

Сама идея выделения института транспортной безопасности была продиктована необходимостью борьбы с терроризмом на транспорте, поскольку все остальные угрозы безопасности так или иначе контролируются. Законодатель не случайно использовал в определении понятия «транспортная безопасность» слово «вмешательство», указывающее на внешнее по отношению к системе транспорта происхождение угроз. Ограничение перечня угроз транспортной

безопасности только актами незаконного вмешательства, нарушающими его нормальное функционирование, направленность этих актов не на конкретных лиц или их права, а на неопределенный круг лиц сближают транспортную безопасность с антитеррористической безопасностью [2, стр. 10].

Подобное толкование во многом объясняет специфику правового регулирования организации и обеспечения авиационной безопасности, однако имеющиеся особенности практической реализации соответствующих отношений, юридико-технические недостатки нормативных правовых актов, регламентирующих авиационную безопасность, обуславливают возникновение ряда проблем, требующих своего разрешения.

Длительное время одной из подобных проблем, которые в том числе повлекли и череду судебных споров между различными категориями субъектов авиационной безопасности, являлась неоднозначность толкования и применения законодательства, регламентирующего требования к организации и осуществлению охраны границ территории аэропорта (далее — охрана периметра аэропорта).

Изложенное делает необходимым проведение ретроспективного анализа правового регулирования института охраны периметра аэропорта в целях выявления перспектив его развития и определения мероприятий, направленных на повышение его эффективности.

К числу важных вопросов, определяющих уровень авиационной безопасности, а также качество проводимых мероприятий по ее обеспечению, необходимо отнести определение перечня субъектов, уполномоченных осуществлять соответствующие функции.

Авиационная безопасность в соответствии с подп. 1 п. 2 ст. 84 ВК РФ обеспечивается в том числе посредством предотвращения доступа посторонних лиц и транспортных средств в контролируемую зону аэропорта или аэродрома. При этом ее обеспечение осуществляется лицами, указанными в п. 2 ст. 83 ВК РФ. Данная норма права за время своего существования претерпела неоднократные изменения, которые оказывали значительное влияние на состояние и особенности обеспечения авиационной безопасности.

Так, наиболее значимые корректировки были внесены в п. 2 ст. 83 ВК РФ Федеральным законом от 21 марта 2005 г. № 20-ФЗ «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации в связи с осуществлением мер авиационной безопасности на воздушном транспорте», согласно которому (с учетом дальнейшего исключения в 2016 г. норм, регулирующих участие органов внутренних дел) авиационная безопасность обеспечивается:

- службами авиационной безопасности аэродромов или аэропортов;
- подразделениями ведомственной охраны федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области транспорта;
- службами авиационной безопасности эксплуатантов (авиационных предприятий);
- уполномоченными органами, наделенными этим правом федеральными законами.

Наряду с этим указанным Федеральным законом ст. 84 ВК РФ была дополнена п. 6, которым были установлены субъекты, наделенные компетенцией по охране аэропортов и объектов их инфраструктуры (далее — охрана аэропортов):

— подразделения ведомственной охраны федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области транспорта;

— подразделения федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере вневедомственной охраны, в порядке, установленном Правительством РФ.

Таким образом, п. 6 ст. 84 ВК РФ из всего перечня субъектов, осуществляющих обеспечение авиационной безопасности, определил два, которые были наделены специальными полномочиями по охране аэропортов:

— подразделения ведомственной охраны Минтранса России — Федеральное государственное унитарное предприятие «Управление ведомственной охраны Министерства транспорта Российской Федерации» (далее — ФГУП «УВО Минтранса России»);

— войска национальной гвардии Российской Федерации (далее — войска Росгвардии).

Почему именно данные субъекты были наделены указанными специальными полномочиями?

Безусловно, основная причина — создание таких условий, при которых организованная охрана аэропортов максимально обеспечит авиационную безопасность, что, в свою очередь, позволит исключить случаи незаконного вмешательства в деятельность в области авиации, снизить риски для жизни и здоровья граждан, повреждения имущества.

Во-первых, авиационная безопасность, как уже указывалось выше, в своей основе представляет собой антитеррористическую безопасность, что обуславливает необходимость привлечения для ее обеспечения специализированных сил, обладающих квалифицированными кадрами, соответствующими выполняемым задачам, обеспеченными специальными средствами и служебным огнестрельным оружием.

Во-вторых, в соответствии со ст. 2 Федерального закона от 3 июля 2016 г. № 226-ФЗ «О войсках национальной гвардии Российской Федерации» и п. 3 Положения о ведомственной охране Министерства транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства РФ от 11 октября 2001 г. № 743, целевое предназначение войск Росгвардии и подразделений ведомственной охраны Минтранса России в рамках обеспечения транспортной безопасности — защита охраняемых объектов от противоправных посягательств.

В-третьих, ограничение круга лиц, уполномоченных на охрану аэропортов и объектов их инфраструктуры, независимыми от авиационных предприятий специализированными субъектами обеспечивает требуемое качество оказываемых ими услуг и максимально исключает возможный дисбаланс в отношениях «качество — стоимость», столь нередко встречаемый в предпринимательских отношениях.

В-четвертых, применительно к ФГУП «УВО Минтранса России» это, безусловно, результат лоббирования его интересов Минтрансом России, обусловленного как ведомственными и экономическими интересами, так и спецификой осуществляемой деятельности.

Необходимо отметить, что в 2014 г. ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности» была дополнена п. 7.1, в силу которого подразделения транс-

портовой безопасности — это осуществляющие защиту объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства (в том числе на основании договора с субъектом транспортной инфраструктуры) подразделения ведомственной охраны федеральных органов исполнительной власти в области транспорта и (или) аккредитованные для этой цели в установленном порядке юридические лица. Тем самым предусматривалась возможность привлечения к охране аэропортов и объектов их инфраструктуры и юридических лиц, отвечающих установленным требованиям. Однако отсутствие соответствующего положения в специальном нормативном правовом акте — ВК РФ исключало его применение к рассматриваемым отношениям.

Во исполнение п. 6 ст. 84 ВК РФ постановлением Правительства РФ от 1 февраля 2011 г. № 42 были утверждены Правила охраны аэропортов и объектов их инфраструктуры (далее — Правила), согласно п. 1 которых под охраной аэропортов и объектов их инфраструктуры понимается комплекс мероприятий, обеспечивающих защиту аэропортов и объектов их инфраструктуры от актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

Организация охраны аэропортов и объектов их инфраструктуры возложена на лиц, осуществляющих их эксплуатацию (п. 3 Правил). Однако в п. 4 Правил определены субъекты, осуществляющие охрану периметра аэропорта, полномочия которых разграничены следующим образом:

— применительно к международным аэропортам, расположенным в Северо-Кавказском федеральном округе, и международному аэропорту г. Симферополя — подразделения войск Росгвардии;

— применительно к иным аэропортам — подразделения ведомственной охраны Минтранса России.

— в отношении международных аэропортов, расположенных в Северо-Кавказском федеральном округе, и международного аэропорта г. Симферополя — подразделения войск Росгвардии;

— в отношении иных аэропортов — подразделения ведомственной охраны Минтранса России.

Кроме того, указанной нормой было установлено, что охрана периметра аэропорта осуществляется на основании возмездного договора с лицами, осуществляющими эксплуатацию аэропорта.

Таким образом, сложилась ситуация, при которой, с одной стороны, был реализован подход, в большей степени обеспечивающий авиационную безопасность и отвечающий защищаемым интересам — охрану периметра аэропортов вправе осуществляют исключительно специализированные субъекты — подразделения войск Росгвардии (в отношении отдельных объектов) и ведомственной охраны Минтранса России. С другой стороны, указанный подход привел к монополизации рассматриваемых отношений, в условиях которой фактически устанавливалось требование о понуждении к заключению договора с конкретным субъектом, однако такое положение вопреки ст. 421 Гражданского кодекса Российской Федерации вводилось не федеральным законом, а подзаконным правовым актом — Правилами. Тем самым нарушался важнейший принцип гражданского права — свобода договора, а имеющиеся обстоятельства нередко приводили к злоупотреблениям со стороны ФГУП «УВО Минтранса России» при

заключении договоров на охрану периметра аэропортов с авиационными предприятиями [1].

Все это становилось причиной многочисленных судебных разбирательств (определение Верховного Суда РФ от 27 марта 2019 г. № 306-ЭС19-2334 по делу № А55-13511/2018, определение Апелляционной коллегии Верховного Суда РФ от 17 декабря 2019 г. № АПЛ19-461, постановление Арбитражного суда Западно-Сибирского округа от 10 февраля 2020 г. № Ф04-6510/19 по делу № А45-2267/2019 и др.). Именно судебные споры, посредством которых их участники пытаются разрешить имеющиеся противоречия, пробелы или иные недостатки правового регулирования являются показателем наличия проблем в регламентации тех или иных правоотношений.

Рост числа таких конфликтов и явился одной из причин, по которым законодатель обратил внимание на создававшуюся ситуацию, результатом чего стало приведение в соответствие с п. 7.1 ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности» п. 2 ст. 83 и п. 6 ст. 84 ВК РФ, в которых слова «подразделения ведомственной охраны федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области транспорта» заменены словами «подразделения транспортной безопасности» (Федеральный закон от 1 апреля 2020 г. № 88-ФЗ «О внесении изменений в статьи 83 и 84 Воздушного кодекса Российской Федерации»). В целях окончательного разрешения имеющейся проблемы в п. 4 Правил также были внесены соответствующие изменения (постановление Правительства РФ от 24 декабря 2020 г. № 2262 «О внесении изменений в Правила охраны аэропортов и объектов их инфраструктуры»).

Изложенное привело к кардинальному изменению существовавшего длительное время подхода, основанного на ограничении круга лиц, уполномоченных осуществлять охрану периметра аэропортов: кроме войск Росгвардии такими полномочиями были наделены подразделения транспортной безопасности, в число которых помимо подразделений ведомственной охраны Минтранса России входят и аккредитованные в качестве подразделений транспортной безопасности в сфере воздушного транспорта юридические лица, в том числе авиационные предприятия.

Таким образом, проблема монополизации отношений по охране периметра аэропортов нашла свое разрешение. Однако указанные изменения законодательства РФ не были своевременно учтены во всем массиве правовых актов, регулирующих рассматриваемые отношения, что приводит к ситуациям, при которых вопрос нормативного определения субъектов, уполномоченных осуществлять охрану периметра аэропортов, опять становится актуальным.

Так, Десятый арбитражный апелляционный суд в постановлении от 12 декабря 2023 г. № 10АП-24428/2023 по делу № А41-43072/2023, ссылаясь на п. 44, 53 и 62 Федеральной системы обеспечения авиационной безопасности (Национальная программа авиационной безопасности), одобренной Межведомственной комиссией по авиационной безопасности, безопасности полетов гражданской авиации и упрощению формальностей от 4 апреля 2019 г., а также п. 4 Федеральных авиационных правил «Требования авиационной безопасности к аэропортам», утвержденных приказом Минтранса России от 28 ноября 2005 г. № 142, указал, что в настоящее время на законодательном уровне закреплены конкретные субъекты, задействованные в обеспечении авиационной безопасности

(ФГУП «УВО Минтранса России»), и установлены общеобязательные требования, определяющие необходимость участия данных субъектов в реализации установленного комплекса мер по обеспечению авиационной безопасности.

Стоит указать, что отказ от монополизации рынка услуг по охране периметра аэропортов вызывал обеспокоенность в части последствий такого решения — насколько оно обосновано, и не повлечет ли оно снижение уровня авиационной безопасности?

Так, причиной указанного подхода явилось то, что монопольное положение подразделений ведомственной охраны в области обеспечения транспортной безопасности приводит к неоправданной, значительной дополнительной финансовой нагрузке на бюджеты аэропортов с небольшим пассажиропотоком, что в свою очередь сказывается на повышении аэропортовых сборов и цен на пассажирские авиаперевозки и, как следствие, на снижение объема авиаперевозок в целом [пояснительная записка к проекту федерального закона № 722371-7 «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации»].

Иными словами, мотив один — экономическая составляющая, однако почему-то полностью исключалась оценка более значимого аспекта — состояние авиационной безопасности в качестве последствий принятого решения.

Принимая во внимание специфику предпринимательских отношений, лежащих в основе организации авиационной безопасности, повышается риск снижения ее уровня и возникает необходимость принятия дополнительных нормативных и организационных мер, направленных на недопущение такого развития ситуации.

В качестве одной из таких мер явилось повышение требований к авиационным предприятиям при их аккредитации в качестве подразделений транспортной безопасности в сфере воздушного транспорта, что позволило в определенной мере исключить нарушение баланса в отношениях «уровень авиационной безопасности — стоимость услуг по охране периметра аэропорта».

Так, Порядком аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности и требованиями к ним, утвержденными приказом Минтранса России от 15 мая 2023 г. № 170 (далее — Порядок), предусмотрено ужесточение требований к юридическому лицу для получения им аккредитации в качестве подразделения транспортной безопасности:

— работники для непосредственного осуществления защиты и прошедшие аттестацию в соответствии с ч. 2 ст. 12.1 Федерального закона «О транспортной безопасности», должны работать по основному месту работы;

— установлена минимальная численность работников по отдельным категориям сил обеспечения транспортной безопасности (например, для осуществления досмотра, дополнительного осмотра и повторного досмотра — не менее шести человек; для осуществления реагирования на подготовку к совершению или совершению актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств — не менее шести человек);

— предусмотрено наличие как подразделения для координации действий, так и подразделения для реагирования на подготовку совершения или совершение актов незаконного вмешательства.



Кроме того, актуализируется проблема обеспечения постоянного и всестороннего контроля за надлежащим выполнением субъектами, осуществляющими охрану периметра аэропортов, возложенных на них обязанностей как в рамках договорных отношений, так и в части соблюдения публично-правовых требований, в том числе посредством проведения соответствующих проверок уполномоченными органами. Подобные мероприятия, особенно в условиях современной действительности, представляются целесообразными и обеспечивающими повышение уровня авиационной безопасности при организации и осуществлении охраны периметра аэропортов.

Между тем по правовому регулированию указанных отношений предстоят значительные изменения, обусловленные необходимостью исключить дублирование требований законодательства по обеспечению транспортной безопасности и воздушного законодательства в части авиационной безопасности, реализация которых направлена на достижение одной цели — защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. В указанных целях принято решение — регламентацию вопросов защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства осуществлять в рамках законодательства о транспортной безопасности [пояснительная записка к проекту федерального закона № 1222092-7 «О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортной безопасности» и отдельные законодательные акты Российской Федерации»].

Федеральным законом от 3 апреля 2023 г. № 107-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон “О транспортной безопасности” и отдельные законодательные акты Российской Федерации» с 1 марта 2025 г. вносятся существенные корректировки в ВК РФ и Федеральный закон «О транспортной безопасности» в части исключения (признания утратившими силу) положений, связанных с авиационной безопасностью гражданской авиации.

Одновременно с этим в соответствии с постановлением Правительства РФ от 25 октября 2023 г. № 1779 с 1 марта 2025 г. Правила признаются утратившими силу.

Данные изменения, несмотря на их масштабность, не повлекут за собой существенных изменений правового регулирования и сложившихся отношений по обеспечению безопасности и защите от актов незаконного вмешательства аэропортов. Вместе с тем полноценный анализ обоснованности и эффективности решения законодателя об отказе от специального правового регулирования авиационной безопасности возможен после его апробации в рамках практического применения соответствующих положений законодательства о транспортной безопасности.

## **Источники**

1. Зайков, Д. Е. Охрана границ территорий аэропортов: проблемы осуществления и новое правовое регулирование / Д. Е. Зайков // Российская юстиция. — 2020. — № 11. — С. 68—70.
2. Зырянов, С. М. Транспортная безопасность и система субъектов ее обеспечения / С. М. Зырянов, В. И. Кузнецов // Журнал российского права. — 2012. — № 12. — С. 5—12.

3. Остроумов, Н. Н. Монреальская конвенция о международных воздушных перевозках как составная часть правовой системы России / Н. Н. Остроумов // Журнал российского права. — 2017. — № 9. — С. 108—118.
4. Рязанов, Н. С. К вопросу о соотношении понятий «безопасность» и «транспортная безопасность» / Н. С. Рязанов // Вестник Омской юридической академии. — 2017. — № 3. — С. 89—94.
5. Целуйко, А. В. Вопросы информационного обеспечения транспортной безопасности в условиях современности / А. В. Целуйко, В. В. Петроченко // Транспортное право. — 2017. — № 4. — С. 28—31.

## References

1. Zaykov, D. Ye. Okhrana granits territoriy aeroportov: problemy osushchestvleniya i novoye pravovoye regulirovaniye [Protection of the borders of airport territories: problems of implementation and new legal regulation] / D. Ye. Zaykov // Rossiyskaya yustitsiya. — 2020. — № 11. — S. 68—70.
2. Zyryanov, S. M. Transportnaya bezopasnost' i sistema sub'yektov yeye obespecheniya [Transport security and the system of subjects of its provision] / S. M. Zyryanov, V. I. Kuznetsov // Zhurnal rossiyskogo prava. — 2012. — № 12. — S. 5—12.
3. Ostroumov, N. N. Monreal'skaya konventsiya o mezhdunarodnykh vozдушnykh perevozkakh kak sostavnaya chast' pravovoy sistemy Rossii [Montreal Convention on International Carriage by Air as an integral part of the legal system of Russia] / N. N. Ostroumov // Zhurnal rossiyskogo prava. — 2017. — № 9. — S. 108—118.
4. Ryazanov, N. S. K voprosu o sootnoshenii ponyatiy «bezopasnost'» i «transportnaya bezopasnost'» [On the relationship between the concepts of "security" and "transport security"] / N. S. Ryazanov // Vestnik Omskoy yuridicheskoy akademii. — 2017. — № 3. — S. 89—94.
5. Tseluyko, A. V. Voprosy informatsionnogo obespecheniya transportnoy bezopasnosti v usloviyakh sovremennosti [Issues of information support for transport security in modern conditions] / A. V. Tseluyko, V. V. Petrochenko // Transportnoye pravo. — 2017. — № 4. — S. 28—31.