

Lyubov Yurievna LARINA
Ryazan state University named for S. Yesenin
Faculty of Law
larina1708@yandex.ru
ORCID 0000-0002-9366-1291
<https://doi.org/10.34739/dsd.2020.01.16>



ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ УГОЛОВНО-ПРАВОВЫМИ СРЕДСТВАМИ: ОПЫТ ПОЛЬШИ И РОССИИ¹

АННОТАЦИЯ: В статье проведен сравнительно-правовой анализ уголовно-правовых норм России и Польши обеспечивающих транспортную безопасность. В ходе исследования автор пришел к выводу, что такие нормы расположены как в особенной, так и в общей части уголовных кодексов рассматриваемых стран. Автор отмечает существенные различия в законодательстве указанных стран по данному вопросу. Обращается внимание на положительный опыт, который может использоваться для совершенствования национального законодательства.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: транспорт, безопасность, преступление, ответственность, уголовный закон, Польша, Россия

ENSURING TRANSPORT SECURITY BY CRIMINAL LEGAL MEANS: THE EXPERIENCE OF POLAND AND RUSSIA

ABSTRACT: The article provides a comparative legal analysis of criminal law norms of Russia and Poland that provide transport security. In the course of the study, the author came to the conclusion that such norms are located both in the special and in the General part of the criminal codes of the countries under consideration. The author notes significant differences in the legislation of these countries on this issue. The article draws attention to the positive experience that can be used to improve national legislation.

KEYWORDS: transport, security, crime, responsibility, criminal law, Poland, Russia

¹ Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ в рамках проекта № 19-011-00658. The reported study was funded by RFBR, project number 19-011-00658.

ВВЕДЕНИЕ

Транспортная безопасность является одним из компонентов национальной безопасности любого государства. Ее обеспечение осуществляется различными способами в рамках разных отраслей права. Одним из таких способов выступает установление уголовной ответственности за общественно опасные деяния, посягающие на транспортную безопасность.

Цель исследования – проведение сравнительно-правового анализа польского и российского уголовного законодательства, направленного на обеспечение транспортной безопасности.

Предметом исследования выступают нормы Уголовного кодекса Российской Федерации и Уголовного кодекса Республики Польша, а также научные труды в сфере обеспечения транспортной безопасности.

Ученые разных стран озабочены состоянием преступности в этой области. Одни обращают внимание на необходимость обеспечения безопасности на отдельных видах транспорта, например, железнодорожном² или общественном³, другие – на вопросы безопасности отдельных категорий лиц на транспорте⁴, третьи – на предпринимаемые меры в этой области⁵.

О проблемах и значимости транспортной безопасности сегодня пишут многие польские исследователи. Нужно согласиться с исследователями Университета в Белостоке в том, что безопасность дорожного движения и качество функционирования транспортной системы влияют не только на жизнь отдельных граждан, но и всего общества⁶. Мирослав Скаржинский справедливо отмечает важность безопасности дорожного движения как элемента всеобщей безопасности, которая из-за низкого качества инфраструктуры автомобильного транспорта и технического состояния транспортных средств приводит к большому количеству жертв⁷. Другие ученые пишут, что о безопасности личности на транспорте должны заботиться не только транспортные компании (перевозчики, операторы инфраструктуры), а также другие учреждения, занимающиеся обеспечением правопорядка и безопасности в государстве⁸.

² M. Pawlik, *Rail Transport Systems Safety, Security and Cybersecurity Functional Integrity Levels*. In: M. Siergiejczyk, K. Krzykowska (eds), *Research Methods and Solutions to Current Transport Problems*, ISCT21 2019, Advances in Intelligent Systems and Computing, vol. 1032, s. 317 – 329.

³ M. Natarajan, R. Clarke, C. Carcach et al., *Situational prevention and public transport crime in El Salvador*. *Crime Sci*, vol. 4/2015, s. 29.

⁴ M. J. Smith, *Addressing the Security Needs of Women Passengers on Public Transport*. *Security Journal*, N 15/2008, s. 117-133.

⁵ N. Power, M. McManus, R. Lynch, et al, *Fear of crime on the rail networks: Perceptions of the UK public and British Transport Police*, “Crime Prevention and Community Safety” Vol. 18. № 2/2016, pp. 91 – 104.

⁶ M. Perkowska, E. Jurgielewicz-Delegacz, *Zadania i funkcje kryminologii w systemie bezpieczeństwa*, Białystok 2018, s. 141.

⁷ M. Skarżyński, *Bezpieczeństwo narodowe Rzeczypospolitej Polskiej – aspekty logistyczne*, „Przegląd Politologiczny” N 1/2015, s. 153.

⁸ M.M. Siergiejczyk, S. Gago, *Koncepcja systemu monitoring bezpieczeństwa publicznego w dużych węzłach kolejowych*, „Biuletyn WAT” Vol. LXIII, Nr 1/2014, s. 153.

Понятие «транспортная безопасность» не имеет законодательного закрепления, однако в науке под ним понимают состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры, транспортных средств, потребителей транспортных услуг, работников транспортного комплекса, окружающей среды от актов незаконного вмешательства, а также угроз природного и техногенного характера⁹. Транспортная безопасность рассматривается как составная часть национальной безопасности.

С учетом развития современной транспортной инфраструктуры важно не только закрепление норм об ответственности в сфере транспортной безопасности в национальном законодательстве, но и унификация законодательства разных государств в этой сфере. Для этого необходимо провести сравнительное исследование в данной области.

ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ

В качестве объектов сравнения нами взято уголовное законодательство двух государств – России и Республики Польша. Между ними имеются различные виды транспортного сообщения (автодорожное, железнодорожное, воздушное). Кроме того, заключены межгосударственные соглашения в этой сфере, например, Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Польша о международном автомобильном сообщении¹⁰.

Уголовно-правовое обеспечение транспортной безопасности осуществляется, прежде всего, нормами Особенной части Уголовного кодекса. В УК России (далее – УК РФ) как и в УК Польши есть самостоятельные главы, в которых сосредоточены преступления против безопасности транспорта. В главе 23 УК Польши «Преступления против безопасности движения» содержится 11 статей, включающих различные составы преступлений, направленных на безаварийное движение различных видов транспорта¹¹. Схожей цели служит глава 27 УК РФ «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта». При этом польский законодатель не использует в названии главы понятие эксплуатации транспортных средств, поскольку включает его содержание в понятие движения. Действительно, эксплуатация транспортного средства обязательно сопряжена с его движением, так как любое транспортное средство предназначено для передвижения людей или грузов.

Уголовное законодательство Польши и России имеет некоторые общие черты в части установления ответственности за транспортные преступления.

⁹ В.М. Корякин, *О соотношении понятия «транспортная безопасность» со смежными понятиями в области безопасности на транспорте*, „Транспортное право и безопасность” № 11 (23)/2017, с. 32.

¹⁰ Постановление Правительства РФ от 18.07.1996 № 845 «О подписании Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Польша о международном автомобильном сообщении и Протокола о применении указанного Соглашения», Собрание законодательства РФ, 1996, № 31, Ст. 3772.

¹¹ *Kodeks karny*, www.arslege.pl/kodeks-karny/k1 (20.09.2019).

В соответствии с § 1 ст. 177 УК Польши наступает ответственность за нарушение правил безопасности движения наземного, водного или воздушного транспорта, повлекшего по неосторожности причинение среднего и легкого вреда здоровью человека. Квалифицированным составом данного преступления выступает то же деяние, повлекшее тяжкий вред здоровью человека или смерть. В УК РФ наиболее близкими к этому преступлению являются те, что предусмотрены ст. 263, 264 и 268 УК РФ. Примечательно, что в УК РФ нарушение правил дорожного движения выведено в отдельную норму.

В первоначальных редакциях ст. 263, 264 и 268 УК РФ в качестве криминообразующего признака было указано причинение средней тяжести вреда здоровью. Однако в 2003 году это последствие было исключено из данных статей.

Такой подход справедливо подвергается критике в научной литературе. По мнению С.Ю. Бытко «декриминализация причинения средней тяжести вреда здоровью по неосторожности, как в рамках ст. 264 УК РФ, так и в масштабах всего Уголовного кодекса, серьезно ослабила уровень уголовно-правовой охраны граждан»¹². А.Ю. Пожарский обоснованно отмечает, что «декриминализация деяний, повлекших за собой причинение вреда здоровью средней тяжести, не учитывает специфику транспортных преступлений, вызывающих кумулятивный эффект»¹³. Действительно, в дорожно-транспортном происшествии с участием рейсового автобуса может быть причинен вред здоровью средней тяжести десяткам пассажиров. Значимость и опасность такого вреда вряд ли ниже по сравнению с причинением тяжкого вреда здоровью одному пассажиру в другом дорожно-транспортном происшествии. Некоторые авторы с полным основанием подчеркивают, что в ряде случаев степень тяжести причиненного вреда здоровью зависит не только от виновного, но и от квалификации врачей, устранивших повреждения, травмы¹⁴. Полагаем, что это также может зависеть от назначенного курса лечения и от того, насколько сам пациент соблюдал рекомендации врачей.

Отказ от уголовной ответственности за причинение по неосторожности средней тяжести вреда здоровью личности снизил эффективность уголовно-правовой охраны прав потерпевших, оставив их один на один с виновным в вопросе компенсации причиненного такого вреда потерпевшему только в рамках гражданского судопроизводства. Поэтому мы полагаем, что в ст. 264 и 268 УК РФ (в части, где речь идет о причинении тяжкого вреда здоровью человека) необходимо включить признак, предусматривающий ответственность за неосторожное причинение средней тяжести вреда здоровью двум или более лицам. Такие изменения будут направлены на усиление уголовно-правового обеспечения безопасности дорожного движения и транспортной безопасности в целом.

¹² С.Ю. Бытко, *Безопасность дорожного движения: эффективность уголовно-правовой охраны*, „Вестник Костромского государственного университета” Т. 21, № 6/2015, с. 159.

¹³ А.Ю. Пожарский, *Система норм о транспортных преступлениях в России (становление и развитие)*, Москва 2016, с. 130.

¹⁴ Н. Елисеева, *Водитель, пешеход и Уголовный кодекс*, „Бизнес-адвокат” № 3/2004, с. 12.

В ст. 173 УК Польши регламентирована ответственность за деяние, приведшее к катастрофе при движении наземного, водного или воздушного транспорта, угрожающей жизни или здоровью многих людей либо имуществу в крупном размере. Причем ответственность за такое деяние наступает как при умышленном, так и неосторожном его совершении. Как видно, состав сконструирован по типу формального. Наступление последствий в виде смерти человека или тяжкого вреда здоровью многих лиц выступает в качестве квалифицирующего признака данного состава преступления.

Подобного состава преступления в УК РФ нет. Однако, это вовсе не означает, что такие деяния остаются безнаказанными. В России подобные действия квалифицируются по одной из статей главы 27 УК РФ или как преступление против жизни и здоровья (глава 16 УК РФ).

В УК РФ имеется ст. 263.1 УК РФ, аналога которой в УК Польши нет. Рассматриваемая статья объединяет в себе два основных состава, различающихся по признакам деяния (неисполнение требований по соблюдению транспортной безопасности и неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности) и субъекта. В обоих случаях объективная сторона характеризуется наличием последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью или крупного ущерба, а субъективная сторона виной в форме неосторожности. В данной статье предусмотрена ответственность за нарушение специально установленных правительством правил в области транспортной безопасности. По сути, речь идет о ненадлежащем исполнении специально уполномоченными лицами своих обязанностей. На наш взгляд, данная норма не является необходимой, так как содеянное может быть охвачено иными составами преступлений в УК РФ.

Существенное отличие польского уголовного законодательства от российского заключается в установлении повышенной ответственности за транспортные преступления, совершенные в состоянии опьянения. Так, в силу ст. 178 УК Польши лицу, которое совершило некоторые транспортные преступления, находясь в состоянии опьянения или под воздействием одурманивающего средства либо скрылось с места происшествия, назначается более строгое наказание. А именно, нижний и верхний предел наказания, установленный в санкции, увеличивается наполовину. Подобной нормы УК РФ не содержит, хотя такой подход можно было бы позаимствовать российскому законодателю.

В соответствии со ст. 178а УК Польши управление наземным, водным или воздушным транспортным средством в состоянии опьянения влечет уголовную ответственность. По УК РФ аналогичные действия могут быть квалифицированы только как административное правонарушение. В § 4 этой же статьи УК Польши предусмотрено более строгое наказание для лиц, ранее осужденных за управление транспортом в состоянии опьянения.

Российский законодатель устанавливает уголовную ответственность лишь за нарушение правил дорожного движения в состоянии опьянения, повлекшее тяжкий вред здоровью или смерть человека. Кроме того, в ст. 264.1 УК РФ установлена уголовная ответственность за управление автомобилем, трамваем либо другим механическим

транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, подвергнутому административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения либо имеющим судимость за совершение в состоянии опьянения преступления, предусмотренного ч. 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ либо ст. 264.1 УК РФ. Как видно, в УК РФ уголовную ответственность влечет не только управление транспортным средством в состоянии опьянения, но и отказ от прохождения освидетельствования на состояние опьянения. Такое расширение объективной стороны рассматриваемого преступления следует оценить с положительной стороны, поскольку позволяет привлекать к уголовной ответственности тех, кто уклоняется от процедуры установления состояния опьянения.

Интерес представляет ст. 178b УК Польши, в которой регламентирована ответственность за невыполнение требования уполномоченного лица об остановке транспортного средства. В России такое деяние влечет лишь административную ответственность. Польский законодатель, устанавливая ответственность за указанное деяние, вероятно, руководствовался тем, что уполномоченные должностные лица останавливают транспорт в целях обеспечения безопасности (выявления нарушителей, предупреждения аварий и т.п.). Игнорирование этого требования может свидетельствовать о правонарушениях со стороны лица, управляющего транспортом, в том числе преступного характера. Такой подход также может быть рассмотрен российским законодателем в части совершенствования ответственности за транспортные преступления.

Стоит отметить, что составами, расположенными в главе 23 УК Польши и главе 27 УК РФ не ограничивается уголовно-правовое обеспечение транспортной безопасности. Соответствующие нормы имеются и других главах УК РФ и УК Польши. Так, например, к таким преступлениям следует относить некоторые преступления главы 20 УК Польши «Преступления против общей безопасности»: (ст. 163 – совершение деяния, повлекшего происшествие, которое угрожает жизни или здоровью многих людей либо имуществу в больших размерах; ст. 166 – пиратство; ст. 167 – размещение на водном или воздушном судне опасного устройства или вещества; ст. 170 – морской разбой). В УК РФ к числу таких преступлений можно отнести угон воздушного или водного судна либо железнодорожного подвижного состава (ст. 211 УК РФ), хулиганство на транспорте (п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ), пиратство (ст. 227 УК РФ). Еще несколько преступлений главы 24 УК РФ могут посягать на транспортную безопасность при их совершении на транспорте или объектах транспортной инфраструктуры: террористический акт (ст. 205 УК РФ), захват заложника (ст. 206 УК РФ), массовые беспорядки (ст. 212 УК РФ).

К числу преступлений против транспортной безопасности можно отнести некоторые преступления против военной службы. Так, например, в России таковыми следует считать нарушение правил вождения или эксплуатации машин (ст. 350 УК РФ), нарушение правил полетов или подготовки к ним (ст. 351 УК РФ), нарушение правил кораблевождения

(ст. 353 УК РФ). В УК Польши к таким нормам можно отнести ст. 355, в которой предусмотрена ответственность за нарушение военнослужащим, управляющим военным транспортным средством, правил безопасности движения наземным, водным или воздушным транспортом, если это деяние повлекло причинение вреда здоровью.

Посягательство на объекты инфраструктуры польский законодатель отнес к преступлениям против общественного порядка (§ 254a). В частности, установлена ответственность за уничтожение, повреждение или приведение в непригодное состояние элемента, входящего в состав водопроводной, канализационной, тепловой, электрической, газовой, телекоммуникационной сети, а равно железнодорожной, трамвайной, троллейбусной сети или линии метро, последствием которых явилось полное или частичное нарушение работы сети или линии. Примечательно, что за данное преступление предусмотрено довольно строгое наказание – лишение свободы на срок до 8 лет. Соответственно данное преступление польский законодатель относит к категории тяжких.

Следует отметить, что даже те преступления, которые, на первый взгляд, далеки от воздействия на транспортную безопасность, могут посягать и на нее. Такими могут быть должностные преступления. В качестве примера можно привести общеизвестное уголовное дело по факту затопления дизельэлектротохода «Булгария» в 2011 году. Владелец судна была признана виновной в оказании услуг, не отвечающих требованиям безопасности жизни и здоровья потребителей, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц (ч. 3 ст. 238 УК РФ), а также в нарушении правил охраны труда, совершенного лицом, на котором лежали обязанности по соблюдению этих правил, повлекшего по неосторожности смерть человека (ч. 2 ст. 143 УК РФ). Старший помощник капитана признан виновным в нарушении правил безопасности движения и эксплуатации внутреннего водного транспорта лицом, в силу выполняемой работы и занимаемой должности обязанном соблюдать эти правила, повлекшие по неосторожности причинение крупного ущерба и смерть двух и более лиц (ч. 3 ст. 263 УК РФ). Начальник и главный государственный инспектор Казанского линейного отдела Волжского Управления Государственного морского и речного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта признаны виновными в использовании должностным лицом своих служебных полномочий вопреки интересам службы, совершенном из иной личной заинтересованности, повлекшем существенное нарушение прав и законных интересов граждан и организаций и охраняемых законом интересов общества и государства, повлекшем тяжкие последствия (ч. 3 ст. 285 УК РФ). В результате совершенных ими преступлений произошло затопление в акватории Куйбышевского водохранилища р. Волга дизель-электротохода «Булгария», что 10 июля 2011 года повлекло по неосторожности гибель 122 пассажиров и членов экипажа, причинение телесных повреждений различной степени тяжести 78 пассажирам и членам экипажа, крупный

ущерб собственнику судна¹⁵. Как видно, все совершенные преступления прямо связаны с обеспечением транспортной безопасности.

Разрозненность норм, в которых закрепляется ответственность за преступления, посягающие на транспортную безопасность, в разных главах уголовного закона представляется вполне оправданной. К нарушению транспортной безопасности могут привести самые разнообразные преступления, что не позволяет выделить в рамках структуры уголовного закона отдельную главу для всех подобных преступлений.

В систему уголовно-правовых норм, обеспечивающих транспортную безопасность, входят также нормы Общей части, в особенности, касающиеся наказаний и иных мер, применяемых за совершение преступлений. Особый интерес здесь представляет ст. 42 УК Польши, в соответствии с § 1 которой суд вправе запретить управление транспортным средством определенного типа лицу, признанному виновным в совершении преступления против безопасности движения. В УК РФ подобной нормы не существует. В определенной степени имеется схожесть данной нормы с закрепленным в ст. 47 УК РФ наказанием в виде лишения права заниматься определенной деятельностью. Используя указанную норму, суды назначают наказание в виде лишения права управления транспортным средством. Однако ст. 42 УК Польши выглядит более проработанной и прямо направлена на обеспечение транспортной безопасности. Запрет управления транспортным средством польский законодатель отнес не к наказаниям, а к иным мерам уголовно-правового характера, которые могут назначаться наряду с наказанием.

Стоит обратить внимание на § 1а ст. 42 УК Польши, в котором регламентированы случаи лишения права управления любыми транспортными средствами. Такое применяется при совершении неповиновения законному требованию уполномоченного лица остановиться (ст. 178 b), управление механическим транспортным средством после прекращения действия права на его управление (ст. 180 а), а также при несоблюдении установленного ранее судом запрета вождения транспорта (ст. 244). При этом срок запрета увеличивается при управлении транспортом в состоянии опьянения. Так, в соответствии с § 3 ст. 42 УК Польши запрет управления механическими транспортными средствами может быть пожизненным.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведенное исследование позволяет сделать вывод о том, что на обеспечение транспортной безопасности направлены нормы как общей, так и особенной части уголовного закона как России, так и Польши. Вне зависимости от наличия в уголовных кодексах обоих государств отдельных глав, посвященных преступлениям в сфере

¹⁵ Апелляционное определение Судебной коллегии по уголовным делам Верховного Суда Республики Татарстан от 4 апреля 2015 года по уголовному делу № 22-154, https://vs-tat.sudrf.ru/modules.php?name=sud_delo&srv_num=1&name_op=doc&number=8718581&delo_id=4&new=4&text_number=1 (10.11.2019).

безопасности движения транспорта, составами, помещенными в эти главы, не ограничиваются преступления в сфере транспортной безопасности. В УК Польши предусмотрена уголовная ответственность за нарушение правил безопасности движения транспорта, повлекшего не только причинение тяжкого вреда здоровью и смерти, но и причинение среднего и легкого вреда здоровью человека. Такой подход польского законодателя свидетельствует о более высоком уровне обеспечения транспортной безопасности, чем в России. Несомненный интерес для российского законодателя представляет польский опыт усиления ответственности за транспортные преступления, совершенные в состоянии опьянения, а также отнесение запрета на управление транспортным средством к иным мерам уголовно-правового характера.

ЛИТЕРАТУРА

- Бытко Сергей Юрьевич. 2015. «Безопасность дорожного движения: эффективность уголовно-правовой охраны». Вестник Костромского государственного университета Т. 21 № 6: 159–162. [Bytko Sergej YUr'evich. 2015. Bezopasnost' dorozhnogo dvizheniya: effektivnost' ugovolno-pravovoj ohrany. Vestnik Kostromskogo gosudarstvennogo universiteta Т. 21 № 6: 159–162].
- Корякин Виктор Михайлович. 2017. «О соотношении понятия "транспортная безопасность" со смежными понятиями в области безопасности на транспорте». Транспортное право и безопасность. № 11 (23): 26-32. [Koryakin Viktor Mihajlovich. 2017. O sootnoshenii ponyatiya "transportnaya bezopasnost'" so smezhnymi ponyatijami v oblasti bezopasnosti na transporte. Transportnoe pravo i bezopasnost'. № 11 (23): 26-32].
- Елисеева Наталья. 2004. «Водитель, пешеход и Уголовный кодекс». Бизнес-адвокат № 3: 11-14. [Eliseeva Natal'ya. 2004. Voditel', peshekhod i Ugolovnyj kodeks. Biznes-advokat № 3: 11-14].
- Пожарский Александр Юрьевич. 2016. Система норм о транспортных преступлениях в России (становление и развитие): дис. ...канд. юрид. наук. Москва. [Pozharskij Aleksandr YUr'evich. 2016. Sistema norm o transportnyh prestupleniyah v Rossii (stanovlenie i razvitie): dis. ...kand. yurid. nauk. Moskva].
- Kodeks karny. www.arslege.pl/kodeks-karny
- Martha J. Smith. 2008. «Addressing the Security Needs of Women Passengers on Public Transport». Security Journal Nr 15 : 117-133.
- Siergiejczyk Mirosław M., Gago S. 2014. Koncepcja systemu monitoring bezpieczeństwa publicznego w dużych węzłach kolejowych. Biuletyn WAT. Vol. LXIII. Nr 1 : 114–117.
- Natarajan Mangai, Clarke Ronald, Carcach Carlos et al. 2015. «Situational prevention and public transport crime in El Salvador». Crime Sci. vol. 4 : 29.
- Pawlik Marek. 2019. Rail Transport Systems Safety, Security and Cybersecurity Functional Integrity Levels. In: Siergiejczyk M., Krzykowska K. (eds) Research Methods and Solutions to Current Transport Problems. ISCT21 2019. Advances in Intelligent Systems and Computing, vol. 1032 : 317–329.

-
- Perkowska Magdalena, Jurgielewicz-Delegacz Emilia. 2018. Zadania i funkcje kryminologii w systemie bezpieczeństwa. *Bezpieczeństwo. Dyscyplina nauki wobec funkcjonowania państwa*. Redakcja naukowa: Ryszard Skarżyński, Elżbieta Kuźelewska. Białystok.
- Power Nicola, McManus Michelle, Lynch Rosa et al. 2016. «Perceptions of the UK public and British Transport Police». *Crime Prevention and Community Safety* Vol. 180 (№ 2) : 91–104.
- Skarżyński Mirosław. 2015. «Bezpieczeństwo narodowe Rzeczypospolitej Polskiej – aspekty logistyczne». *Przegląd Politologiczny* Nr 1 : 147–158.