

МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

УДК 341.9:347.79

© Правкин Сергей Алексеевич

— кандидат юридических наук, доцент,
доцент кафедры «Административное право, экологическое
право, информационное право», Юридического института
Российского университета транспорта
Pravkin@bk.ru

© Смирнова Вера Владимировна — кандидат юридических наук,
доцент, доцент кафедры «Административное право, экологическое
право, информационное право», Юридического института
Российского университета транспорта
veryvera@list.ru

Организационно-правовые средства обеспечения международных морских перевозок в морском порту

Аннотация. В статье рассматриваются организационно-правовые средства обеспечения международных морских перевозок в морском порту. Морские порты являются важными звеньями транспортной системы, использование которой должно учитывать правовой режим их деятельности. Важность государственного регулирования в морском порту связана с тем, что государства должны обеспечивать соблюдение международных стандартов и договоров в сфере торгового мореплавания, транспортной морской безопасности, экологических нормативов и пр. Государственное регулирование в морском порту осуществляется через: издание правовых норм, регулирующих деятельность морского порта, лицензирование видов деятельности и технического регулирования, установление ставок сбора в порту и тарифов, порядка сдачи в аренду имущества порта. Реестр услуг морского порта должен всегда отображаться в цифровой форме. Современная морская инфраструктура морского порта значительно увеличивает его надежность. А информационная инфраструктура порта предоставляет возможность развития по инновационному варианту. Авторы считают, что современная система морской безопасности нуждается в совершенствовании. В морских портах требуется ее развивать с использованием цифрового формата. Кроме того, до сих пор остаются проблемы в нормативном регулировании контрольно-надзорного механизма. Так же необходимо

качественное разграничение зон ответственности капитана морского порта и надзорного органа. Сохраняются проблемы распределения прав и обязанностей ведомств, имеющих отношение к деятельности порта.

Ключевые слова: морской порт; государственное регулирование; морская перевозка; морская безопасность; морская администрация; цифровой формат.

© Sergey A. Pravkin

— Candidate of Law, docent, associate professor
of the department 'Administrative Law, Ecological Law,
Information Law' of the Law Institute
of the Russian University of Transport
Pravkin@bk.ru

© Vera V. Smirnova

— Candidate of Law, docent, associate professor
of the department 'Administrative Law, Ecological Law,
Information Law' of the Law Institute
of the Russian University of Transport
veryvera@list.ru

**Legal and organizational support
of international shipping in the seaports**

Abstract. The current paper has considered the organizational and legal means of ensuring international shipping in the seaports. Seaports are important links in the transport system, the use of which should take into account the legal regime of their activities. The state regulation in the seaports is of great importance as the state must ensure compliance with international standards and agreements in the field of merchant shipping, maritime transport security, environmental standards, etc. State regulation in seaports is carried out via the publication of legal rules governing the activities of the seaport; licensing of types of activities and technical regulation; establishing rates of revenue tariffs in ports; leasing port property. The registry of seaport services should always be displayed in digital form. The modern sea infrastructure of any seaport significantly increases its reliability. And the information infrastructure of the port gives an opportunity to develop it in an innovative way. The authors believe that the modern maritime security system needs to be improved using the digital format. In addition, there are still problems in the legal regulation of the supervisory mechanism. It is also necessary to qualitatively differentiate the areas of responsibility between captains of the seaport and supervisory agencies. There have still remained the

problems with the distribution of the rights and obligations of departments related to port operations.

Keywords: seaport; state regulation; shipping; maritime security; maritime administration; digital format.

В условиях развития цифрового формата вопросы правового регулирования рынка морских перевозок остаются не до конца решенными в России.

Использование цифрового формата должно привести к унификации различных законов в сфере морской перевозки, снизить стоимость сделок. Для чего в соответствии с цифровым форматом требуется приводить к единообразному пониманию термины в морском торговом обороте. Многие вопросы регулируются национальными законами и обычаями, существуют коллизии между обязательными режимами, особенно в смешанной перевозке груза. Здесь необходимо учитывать конструкции, связанные с перевозкой, включая нормы об объеме ответственности перевозчика.

Если обратиться к международной морской торговле, то ее регулирование основывается на договорах купли-продажи, перевозки, страхования и др. Унификация норм права международной торговли базируется на Венской конвенции о договорах международной купли-продажи товаров 1980 г. Гамбургские правила или Унифицированные правила и обычаи для документарных аккредитивов вступили в силу с 1 января 1994 г., они в большей мере регулируют коносаменты. «Покупатель, как правило, открывает в банке аккредитив на определенную сумму в пользу продавца с условием оплаты товара против грузовых документов и с учетом специальных инструкций покупателя» [3, стр. 17].

Согласно общему смыслу норм международных конвенций, связанных с перевозкой груза, международный режим вырабатывается договоренностью участников соглашения. В настоящее время всеобщие конвенции рассматриваются как не очень гибкий правовой механизм, так как часто приходится вносить изменения в связи с изменяющимся оборотом. Например, в настоящее время действуют типовые Правила ЮНКТАД 1992 г., которые регулируют правила заключения договоров на всех видах транспорта. Недостатком их является отсутствие обязательности их исполнения. Отношения, связанные с перевозкой груза, регулирует гл. 8 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (далее — КТМ РФ).

Нормы международного морского права имеют приоритет перед внутренним законодательством. Но речь идет о ратифицированных договорах.

Отношения в сфере морской торговли, публично-правовые и частноправовые аспекты регулирует КТМ РФ. Согласно ст. 71 Конституции РФ данные вопросы относятся к исключительному ведению Российской Федерации. Гражданский кодекс Российской Федерации регулирует данные отношения субсидиарно, только в части, неурегулированной КТМ РФ [6, стр. 67].

Органом исполнительной власти, определяющим направление развития торгового мореплавания, его нормативно-правовые основы, является Минтранс России. Строительство морских портов осуществляется по решению Правительства РФ в соответствии со схемой территориального планирования. Название морского порта является географическим наименованием.

Обычай широко практикуется в праве международной торговли и морской перевозки грузов, особенно — собранные в Инкотермс. При согласовании условий договора можно сослаться на Инкотермс. В морской перевозке груза важно учитывать также установленные обычаи морских портов. Международный авиационный комитет ссылается на обычаи морских портов при урегулировании споров. Как правило, обычаями порта устанавливаются такие вопросы, как: время доставки судна и выполнения работ, причальные сборы и пр. Многие обычаи являются местными, их невозможно кодифицировать. Тем более что практически всегда применяются положения обычаев порта, если договором не установлено иное. Обычными нормами являются в основном нормы порта погрузки и нормы порта выгрузки. Но некоторые обычаи применяются при условии ссылки на них в чартере, коносаменте и пр. «В деятельности морских портов существенную роль играют границы морского порта и подходы к морскому порту, и ими являются границы его территории и акватории, и они устанавливаются и изменяются Правительством в соответствии с Земельным кодексом и Водным кодексом РФ, а подходы к морскому порту устанавливаются Минтрансом России» [2, стр. 98]. Комплексное развитие морского порта основано на использовании объектов его инфраструктуры при обеспечении конкурентоспособности морского порта. При этом необходимо обеспечивать недискриминационный доступ субъектам предпринимательства к инфраструктуре морского порта. Это можно достичь через развитие цифрового формата морских бирж. Необходимо учитывать, что морские порты — важнейшие звенья транспортной системы, использование которой должно учитывать правовой режим их деятельности. Границы морских портов — важный момент, они включают в себя не только участки земли как «пространственно-операционные базисы, но и часть акватории водного объекта» [9].

Цифровой режим также может помочь в развитии управления портом, где средства автоматического слежения и распознавания играют большую роль.

Информационное взаимодействие транспортные организации в морском порту могут осуществлять в автоматическом режиме.

Необходимо совершенствование современной системы морской безопасности с использованием цифрового формата. Требуется более качественное разграничение зон ответственности капитана морского порта и надзорного органа.

Ространснадзор обеспечивает от имени государства морскую безопасность в порту, проверяет безопасность гидротехнических сооружений. Для этого введена должность начальника администрации морского порта. В соответствии с приказом Минтранса России от 29 апреля 1999 г. № 24 «О совершенствовании деятельности морских администраций портов» обеспечение мер безопасности в порту также возлагается на комиссию по морской безопасности и на службу морской безопасности.

Важно обращать внимание на то, что графики работы пунктов пропуска через границу РФ должны устанавливаться администрацией морского порта совместно с транспортным ведомством. Необходимо учитывать в этом нужды транспортной системы и организаций, работающих в морском порту. Как отмечается в распоряжении Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации» морской порт необходимо оснастить инновационными продуктами, инженерно-техническими решениями, включая обеспечение транспортной безопасности и охраны.

Особым риском для морского порта являются акты незаконного вмешательства в его деятельность. К ним могут относиться риски техногенного и террористического характера. Система транспортной безопасности должна быть построена на защите от любых угроз, связанных с морским судоходством, с состоянием морских судов и защищенностью объектов морской инфраструктуры.

В состав администрации морских портов входит капитан морского порта, возглавляющий службу капитана, который непосредственно подчиняется Росморречфлоту. На администрацию морского порта возлагается защита судов и персонала в пределах акватории торговых портов. Необходимо обратить внимание, что администрация морского порта создается в отношении двух и более портов. Каждый морской порт приписан к определенной администрации и подчиняется Росморречфлоту.

При разработке обязательных требований необходимо учитывать специфику конкретного порта. Капитан морского порта назначается на должность Росморречфлотом, его деятельность контролирует Ространснадзор. Сравнивая компетенцию администрации морского порта и капитана морского порта, необходимо отметить нечеткое распределение распорядительных и надзорных функций между ними.

Росморречфлот разрабатывает обязательные акты для морского порта, которые издаются на русском и английском языках администрацией

морского порта. Контрольно-надзорные функции необходимо формировать на базе служб капитана морского порта. Организационно-хозяйственные функции должны принадлежать портовому менеджменту. Администрации морского порта должны реализовывать государственные функции в порту без всяких посредников. В каждом морском порту должен быть реальный орган управления. Вопросы несогласованности функций управления состоят в том, что капитан морского порта является звеном согласования только некоторых вопросов, которые входят в его компетенцию, например, при согласовании пропуска через границу. Капитан морского порта является основным субъектом управления в нем, как должностное лицо возглавляет службу капитана, которая входит «в состав администрации морского порта, непосредственно подчиняется Росморречфлоту и действует на основании Положения о капитане морского порта, утвержденного Минтрансом России» [2].

Международный договор купли-продажи товара заключается и в цифровом формате, он обязывает перевозчика организовать перевозку. Обязанная сторона фрахтует судно. Условия договоров включают в себя характеристику судна, объект перевозки, место и срок сдачи груза и пр. Обязанности продавца считаются исполненными после сдачи товара перевозчику, который должен передать товар держателю коносамента.

В торговом мореплавании выделяются формы обслуживания контрагентов: линейное и трамповое мореплавание. Линейное мореплавание (выдается стандартный коносамент грузоотправителю) основано на регулярных рейсах и принципе общего перевозчика (договор заключается с любым обратившимся лицом) на определенных маршрутах. Но трамповое обслуживание (договорное обслуживание по чартерам или договорам фрахтования) связано с обслуживанием заранее неопределенных портов и направлений, часто связано с выполнением разовых рейсов. Здесь заключаются каждый раз отдельные договоры (непубличные) перевозки грузов на конкретное судно, условия которого определены в чартере [5]. Чартер предусматривает фрахтование на рейс, на партию рейсов, генеральный контракт, тайм-чартер, бербоут-чартер и др. «На линейных судах перевозят более ценные грузы и по более высоким ставкам по сравнению с трамповыми. Неполная загрузка линейных судов также обуславливает более высокие ставки. Разнообразии грузовых мест, погружаемых и выгружаемых в каждом порту захода, требует особого внимания к размещению грузов в трюмах. В трамповом судоходстве перевозки осуществляются по чартеру, а в линейном — по коносаменту. Стоимость грузовых работ и перевозки грузов на линейных судах значительно выше, чем на трамповых. Обычно линейные условия перевозки включают оплату судовладельцем грузовых работ. Их стоимость учитывается во фрахтовой ставке. На трамповых судах обычно перевозят однородные грузы навалом. Стоимость таких грузов невелика,

поэтому перевозка их оплачивается по ставкам значительно ниже линейных» [4].

Термин «перевозчик» применяется, когда лицо, исполняющее перевозку, поименовано в договоре («от имени перевозчика») и осуществляет перевозку на законном праве. При этом важны технические и эксплуатационные характеристики судна. В договоре морской перевозки может быть предусмотрено или не предусмотрено индивидуально определенное судно. Можно осуществить перевозку первым линейным судном. Погрузка на борт определенного судна фиксируется бортовой пометкой на коносаменте, что груз определен на конкретное судно.

По договору перевозки грузоотправитель вправе называть в коносаменте несколько портов назначения груза, причем, в совершенно различных частях света. Возможна продажа груза «в пути». Выгрузка возможна в любом из перечисленных портов. Может быть просто указан участок между портами, море, побережье, государство принадлежности морского порта. Таким образом, грузоотправитель имеет право выбора, что удобно в предпринимательской деятельности. Другим важным средством стимулирования бизнеса является не право менять порт в пути, но целое направление перевозки груза, что решается по договору сторон.

Договор международной морской перевозки заключается на основе принципа «свободы договора», впрочем, законодательно устанавливаются ограничения свободы выбора. Есть договорные условия и нормы обязательного действия, зафиксированные в международном морском праве. Заключение договора происходит по правилу «оферта—акцепт». При заключении договора морской перевозки необходимо определить условие предоставления судна: целое или часть. Порт (экспедитор) должен принять груз согласно коносаменту или иному документу морского перевозчика. Экспортное поручение (погрузочный ордер) должна осуществлять экспедиторская группа причала под погрузку судна. Перевозчик должен указать в коносаменте момент его выдачи.

Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года предлагает развитие морских портов по так называемому «роттердамскому образцу», когда порт неразрывно связан с удаленными железнодорожными узлами и транспортно-логистическими комплексами. Для этого потребуется развитие подъездных путей к портам и портовых производственных и складских зон, ориентированных на переработку грузов, формирование портовых зон, обеспечивающих переработку поступающих грузов. Проблема развития морского порта связана с развитостью транспортных подходов к нему (железнодорожных, автомобильных). В связи с этим нельзя не затронуть правовое регулирование инвестиционной деятельности.

Важной формой инвестиционной деятельности являются соглашения об осуществлении деятельности в особой экономической зоне (далее — ОЭЗ) в соответствии с Федеральным законом от 22 июля 2005 г. № 116-ФЗ

«Об особых экономических зонах в Российской Федерации». Условия деятельности в ОЭЗ по форме является договором, в силу которого резидент ОЭЗ вкладывает инвестицию в основные средства. Уполномоченный государственный орган должен предоставить резиденту участок в аренду, а управляющая компания — обеспечить создание объектов инфраструктуры, например, в сфере транспорта. Данное соглашение является консенсуальным, трехсторонним (резидент, управляющая компания, уполномоченный федеральный орган) и взаимным. Сторонам необходимо заключить соглашение об осуществлении деятельности в ОЭЗ. В роли управляющей компании должно выступать акционерное общество, 100% акций которой должно принадлежать Российской Федерации, специально созданное для реализации соглашения о создании ОЭЗ. Как правило, предметом данного соглашения является: промышленно-производственная, технико-внедренческая, туристско-рекреационная деятельность, деятельность в портовой ОЭЗ в соответствии с Федеральным законом «О морских портах в Российской Федерации». Именно управляющая компания обязана обеспечить создание объектов инфраструктуры в соответствии с соглашением.

Надлежащее использование транспортной инфраструктуры в современный период включает цифровые формы управления. Новыми средствами при этом являются использование геоинформационных систем транспортного трафика, внедрение смарт-графиков движения. Согласно Стратегии развития морской портовой инфраструктуры Российской Федерации до 2030 года «перспективная модель финансирования транспортной отрасли предусматривает развитие различных форм государственно-частного партнерства, повышение доступности кредитных ресурсов за счет субсидирования части процентных ставок из средств федерального бюджета, стимулирование развития лизинговой деятельности, содействие в защите и страховании капитала частных инвесторов, использование транспортных облигаций». Предполагается, что кредиты и лизинг станут играть важную роль в реализации инвестиционных программ на морском транспорте.

Концессионные соглашения остаются важной формой инвестирования в инфраструктуру морского порта. Строительство морского порта, как иного инфраструктурного объекта, осуществляется обычно по модели «*BOT (Build, Operate, Transfer)*», при которой концессионер создает объект и получает право на его эксплуатацию на период окупаемости инвестиций, а затем концессионер передает объект в собственность концедента, схема *ROT (Rehabilitate, Own, Transfer)*, которая предусматривает передачу существующего объекта частному инвестору на условиях осуществления модернизации объекта с последующей его эксплуатацией» [1, стр. 42].

Современная морская инфраструктура морского порта значительно увеличивает его надежность. А информационная инфраструктура порта

предоставляет возможность развития по инновационному варианту. «Современный подход к решению задачи минимизации рисков производственной деятельности на море, безопасности жизнедеятельности в прибрежной зоне, привлечения инвестиций при условии снижения рисков капиталовложений и защите интересов предпринимателей основан на создании и совершенствовании морской информационной инфраструктуры, открытой для включения в нее существующих информационных систем и оснащения ее новыми источниками информации, методами ее обработки и анализа» [7].

Развитие локации морских портов связано с морским пространственным планированием. При этом необходимо соотносить границы акватории порта со сферами действия морского законодательства, с вопросами общего использования морских пространств. «Как известно, морские порты являются важным элементом транспортного комплекса РФ. На долю перевозок водным транспортом в мировой торговле приходится 70% перевозок. Акватория морского порта имеет в составе внутреннюю и внешнюю акватории. Государственное регулирование деятельности в морском порту осуществляется в целях обеспечения: безопасности мореплавания, жизни и здоровья граждан; обороны и безопасности государства; транспортной безопасности; безопасной эксплуатации объектов инфраструктуры морского порта; комплексного развития морского порта и др.» [8]. Важной проблемой использования территории и акватории морского порта, который выполняет функцию пространственно-операционного базиса, который является опорой всей инфраструктуры порта, является экологическая составляющая, морской порт должен соблюдать требования сохранения прибрежной экосистемы. Поэтому законодательно установлены запреты и ограничения использования морской акватории порта.

Требуется более четкое распределение зон ответственности капитана морского порта и Ространснадзора в части обеспечения безопасности в порту. Дополнительное дублирование функции поддержания безопасности одновременно связывается с полномочиями начальника администрации морского порта и также возлагается на комиссию по морской безопасности и службу морской безопасности. Необходимо создание системы транспортной безопасности, под которой понимается «состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства от угроз и негативных воздействий, связанных с морским судоходством, состоянием защищенности объектов морской транспортной инфраструктуры и морских судов от актов незаконного вмешательства, в том числе террористической и пиратской направленности, а также угроз природного и техногенного характера» [7]. Что касается осуществления мероприятий по защите судов вместе с персоналом морского порта в рамках акватории торгового сектора порта, то их осуществляет морская администрация. Минтранс России включает

конкретные порты в определенную администрацию морского порта. Капитан морского порта при этом выполняет в основном контрольные функции, надзорных функций он не осуществляет. При этом начальник администрации морского порта не вмешивается в работу капитана порта и должностных лиц службы капитана. Например, согласно ст. 80 КТМ капитан порта имеет право запретить выдавать разрешение выходить судну из порта, если есть угроза причинения вреда морской среде. Несмотря на то что капитан порта назначается Росморречфлотом, надзор за его деятельностью осуществляет Ространснадзор, своими территориальными представительствами обеспечивающий контроль деятельности капитана порта, связанной с осуществлением судоходства в порту. Возможно, логичней было бы формировать службы безопасности морского порта на базе службы капитана морского порта, что позволило бы избежать коллизий межведомственного характера.

Не вполне решенной проблемой является механизм распределения прав и обязанностей ведомств, имеющих отношение к деятельности порта, что во многом находится в компетенции Правительства РФ.

С учетом развития цифрового формата требуется больше уделять внимания автоматизированным системам наблюдения и контроля в морском порту.

С учетом того, что порты становятся связанными с крупными логистическими комплексами и мультимодальными перевозками, которые существенно ускоряют доставку груза, требуется с учетом новых правил регламентировать услуги перевалки грузов в порту, синхронизировать услуги с современными правилами обслуживания судов. Нормативно-правовая основа требует совершенствования, включая тарифную политику, арендные правила, контрольно-надзорный механизм.

Литература

1. Белицкая, А. В. Использование инструментов государственно-частного партнерства для монополизации российской экономики: правовой аспект // Юрист. — 2017. — № 1. — С. 41—46.
2. Васильев, Ф. П. Как совершенствуется административно правовое регулирование в области обеспечения деятельности морских портов // Таврический научный обозреватель. — 2015. — № 3. — С. 94—110.
3. Гуцуляк, В. Н. Оговорки в коносаменте и их юридическое значение // Транспортное право и безопасность. — 2019. — № 4 (32). — С. 15—23.
4. Ерпылева, Н. Ю. Понятие и источники международного частного морского права // Транспортное право. — 2010. — № 2. — С. 12—17.
5. Кокин, А. С. Международная морская перевозка грузов: право и практика. — Москва : Волтерс Клувер. 2007 // <https://www.lawmix.ru/commlaw/1035>.
6. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / под редакцией Г. Г. Иванова. — 2-е изд. — Москва : Спарк, 2005.
7. Мишина, Л. А. Морская информационная инфраструктура — необходимый инструмент инновационного развития морских акваторий // Современные

проблемы использования потенциала морских акваторий и прибрежных зон. Материалы XI Международной научной конференции. — Часть 2. — Москва, 2015.

8. Правкин, С. А. Оптимизация правового регулирования управления морскими портами. Моделирование, оптимизация и информационные технологии // Научный журнал. — 2015. — № 2 (9) // <http://moit.vivt.ru/>.
9. Шохонова, Ю. Б. Правовое регулирование морских портов в российском законодательстве / Ю. Б. Шохонова, Л. А. Мишина // Современные проблемы использования потенциала морских акваторий и прибрежных зон. Материалы XI Международной научной конференции. — Часть 2. — Москва, 2015.

References

1. Belitskaya, A. V. Ispol'zovaniye instrumentov gosudarstvenno-chastnogo partnerstva dlya demonopolizatsii rossiyskoy ekonomiki: pravovoy aspekt [The use of public-private partnership tools for the demonopolization of the Russian economy: legal aspect] // Yurist. — 2017. — № 1. — С. 41–46.
2. Vasil'yev, F. P. Kak sovershenstvuyetsya administrativno pravovoye regulirovaniye v oblasti obespecheniya deyatel'nosti morskikh portov [How administrative and legal regulation is improved in the field of ensuring the activity of seaports] // Tavricheskiy nauchnyy obozrevatel'. — 2015. — № 3. — С. 94–110.
3. Gutsulyak, V. N. Ogovorki v konosamente i ikh yuridicheskoye znachenie [Reservations in the bill of lading and their legal significance] // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2019. — № 4 (32). — С. 15–23.
4. Yerpyleva, N. YU. Ponyatiye i istochniki mezhdunarodnogo chastnogo morskogo prava [The concept and sources of international private maritime law] // Transportnoye pravo. — 2010. — № 2. — С. 12–17.
5. Kokin, A. S. Mezhdunarodnaya morskaya perevozka грузов: pravo i praktika [International shipping of goods: law and practice]. — Moskva : Volters Kluver. 2007 // <https://www.lawmix.ru/commlaw/1035>.
6. Kommentariy k Kodeksu torgovogo moreplavaniya Rossiyskoy Federatsii [Commentary on the Merchant Shipping Code of the Russian Federation] / pod redaktsiyey G. G. Ivanova. — 2-ye izd. — Moskva : Spark, 2005.
7. Mishina, L. A. Morskaya informatsionnaya infrastruktura — neobkhodimyy instrument innovatsionnogo razvitiya morskikh akvatoriy [Marine information infrastructure - a necessary tool for the innovative development of marine areas] // Sovremennyye problemy ispol'zovaniya potentsiala morskikh akvatoriy i pribrezhnykh zon. Materialy XI Mezhdunarodnoy nauchnoy konferentsii. — Chast' 2. — Moskva, 2015.
8. Pravkin, S. A. Optimizatsiya pravovogo regulirovaniya upravleniya morskimi portami. Modelirovaniye, optimizatsiya i informatsionnyye tekhnologii [Optimization of legal regulation of seaport management. Modeling, optimization and information technology] // Nauchnyy zhurnal. — 2015. — № 2 (9) // <http://moit.vivt.ru/>.
9. Shokhonova, YU. B. Pravovoye regulirovaniye morskikh portov v rossiyskom zakonodatel'stve [Legal regulation of seaports in Russian legislation] / YU. B. Shokhonova, L. A. Mishina // Sovremennyye problemy ispol'zovaniya potentsiala morskikh akvatoriy i pribrezhnykh zon. Materialy XI Mezhdunarodnoy nauchnoy konferentsii. — Chast' 2. — Moskva, 2015.