

## О некоторых аспектах возможности применения электронного коносамента в практике нефтетрейдеров

УДК 338.47 + 651:004  
ББК 65.37+65.052  
Г-624

**А.М. Голубчик,**  
*кандидат экономических наук, Всероссийская академия внешней  
торговли, кафедра технологии внешнеторговых сделок - профессор;*  
**П.Б. Катюха,**  
*кандидат экономических наук, Российский государственный универ-  
ситет нефти и газа имени И.М. Губкина, кафедра нефтегазотрей-  
динга и логистики - доцент*

### Аннотация

Электронные технологии очень прочно вошли в нашу жизнь. Деловой мир всего 25-30 лет тому назад освоил интернет-банкинг, а уже сегодня мы не боимся совершать многомиллионные транзакции, управляя счетом через Интернет, находясь подчас за тысячи километров от банка. Примерно в это же время возникла идея упростить документооборот при морских перевозках, за счет перевода коносаментов в электронную форму. Идея индоссации коносамента одним кликом компьютерной мыши выглядит очень привлекательно и требует минимальных трудозатрат.

Электронный формат такого документа, как коносамент, остается предметом многочисленных споров и публикаций на протяжении, по крайней мере, последних двадцати пяти лет. В статье рассматриваются преимущества и перспективы применения электронных коносаментов при перевозках нефтеналивных грузов, а также анализируются факторы, препятствующие их применению.

**Ключевые слова:** коносамент, электронный документооборот, морской перевозчик, нефтетрейдинг, оборотоспособность коносамента, доверительное письмо, аккредитив.

### Some aspects of the possibility of application of electronic bills of lading in petrotraders' practice

**A.M. Golubchik,**  
*Candidate of Economic Sciences, Russian Foreign Trade Academy,  
Department of foreign trade and international transactions - Professor;*  
**P.B. Katykha,**  
*Candidate of Economic Sciences, Gubkin Russian State University of Oil and Gas (National  
Research University), Department of Crude oil trading and logistics - Associate Professor*

### Abstract

Electronic technologies have very strongly integrated into our lives. The corporate world mastered Internet banking only 25-30 years ago, and already today we are not afraid to make multi-million transactions managing the account on the Internet and being sometimes for thousands of kilometers from the bank. Approximately in the same time arose the idea to simplify the docu-



ment flow for overseas shipments by converting bill of lading into electronic form. The idea of endorsing a bill of lading with a click of a computer mouse looks very attractive and demands the minimum labor costs.

The electronic format of such document as a bill of lading remains a subject of numerous disputes and publications for at least the last twenty five years. In the article, the advantages and prospects for application of electronic bills of lading when transporting oil freights are considered, and also the factors impeding their application are analyzed.

**Keywords:** Bill of lading, electronic document flow, sea carrier, petrotrading, negotiability of a bill of lading, confidential letter, letter of credit, SWIFT, eUCP.

Коносамент (фр. le connaissement, англ. Bill of Lading<sup>1</sup>) – правовая и документальная категория, являющаяся предметом пристального рассмотрения, а также исследования и в международном и национальном праве, и в международных банковских соглашениях, и в международной торговле, и во внешней торговле, пожалуй, всех, без исключения, государств. Коносаменты сегодня имеют такое большое значение, что предпринимаются попытки приведения к коносаментному виду иных документов, не имеющих никакого отношения к коносаментам ни по форме, ни по функциям, ни по содержанию. [2]

Преимущества электронного документооборота в торговле очевидны – это скорость совершения операций, возможность работы с документом без использования бумажной почты, точная фиксации времени совершения той или иной операции, невозможность несанкционированного внесения изменений в документ или подделки подписи. Действительно, наладить безбумажный документооборот при морских линейных перевозках оказалось не так сложно. За последние 25-30 лет на свет появились Правила для электронных коносаментов Международного морского комитета<sup>2</sup>, известны как «Правила ММК», а также три конкурирующие между собой системы, позволяющие оформлять коносамент в электронном виде: Bolero, @GlobalTrade, и TradeCard. К этому времени самая первая система – SEADocs уже обанкротилась и успела уйти с рынка. Отдельно отметим, что Правила ММК применяются исключительно в том случае, если стороны согласовали их применение. Следовательно, Правила ММК не являются обязательными и общеприменимыми, видимо по этой причине они не получили широкого распространения. Мы не станем тратить время и описывать технологии работы, а также преимущества и недостатки каждой из систем. Это весьма подробно уже сделано в статье Н. Макаровой «Электронный коносамент: не такое отдаленное будущее?» [1] Наша задача разобраться в возможности применения электронного коносамента в практике нефтетрейдеров.

---

<sup>1</sup> В деловом обороте и документообороте применяются также английские аббревиатуры B/L и BOL.

<sup>2</sup> Comity Maritime International (CMI) Rules for Electronic Bills of Lading, dd 29<sup>th</sup> June 1990

Необходимо признать, что линейные морские перевозчики все эти годы не стояли на месте. Созданная ими технология экспресс-релиза (телекс-релиза) стала совершенно привычной, отчасти обыденной процедурой, которая достаточно серьезно упростила жизнь значительной части грузоотправителей и грузополучателей. Грузоотправитель, сдав контейнеры с грузом линейному перевозчику, не получает на руки бумажные оригиналы именных (важно!) коносаментов, а вместо этого даёт перевозчику поручение выдать указанную партию груза получателю поименованному в этих коносаментах.

В офис агента перевозчика в порту назначения, по служебной электронной системе, уходит соответствующее сообщение и всё. Груз можно получать без коносамента вообще. Однако выдача груза получателю без коносамента на самом деле иллюзия. Нет, груз будет выдан стороне, сумевшей доказать, что именно она и есть поименованный в коносаменте грузополучатель. Иллюзия это «как бы» отсутствие коносамента, тот факт, что никто не видел коносамент, выпущенный на бумажном носителе, совершенно не означает его отсутствие. В тот момент, когда грузоотправитель попросил агента перевозчика в порту отправления не выдавать ему оригиналы коносаментов, происходят следующие действия, – сотрудник агента одновременно проставляет две отметки: «b/l issued» и «b/l collect» в служебной электронной системе перевозчика. С правовой точки зрения это означает только одно, оригиналы коносамента были выпущены, вручены отправителю или его законному представителю, и тут же от него получены обратно.

Таким образом, основополагающий принцип торгового мореплавания – выдача груза только по предъявлению оригиналов коносамента строго соблюден. Технология хотя и безбумажная, но традиционная и применима исключительно для именных коносаментов и необоротных морских накладных.

Но это линейное судоходство, где товарораспорядительная функция коносамента (или оборотоспособность) используется довольно редко. Именной коносамент содержит безотзывную инструкцию перевозчику о получателе груза, по этой причине оборотным быть не может. В том же случае, когда отправитель просит составить коносамент в ордерной форме, или на предъявителя, реализовать технологию экспресс-релиза становится невозможно. При перевозке нефтеналивных грузов трамповым судоходством ситуация становится ещё более сложной.

При перевозке нефтеналивных грузов именные коносаменты встречаются крайне редко. Это означает только одно, в тот момент, когда трейдер заканчивает погрузку очередного судна, он почти всегда не знает точно наименование конечного получателя груза. Такова специфика бизнеса нефтетрейдеров, товар в пути следования может быть перепродан не раз, и не два.

Продавать товар, находящийся в пути, позволяет уникальная функция коносамента – оборотоспособность (англ. negotiable). Коносамент, выпущенный в ордерной форме (приказу ордодателя) обладает тремя функциями:



□ *легитимационной*, она предусматривает возникновение права требования именно у того лица, которое предъявило коносамент;

□ *распорядительной*, здесь в полной мере реализуется характеристика коносамента как ценной бумаги, передача которой влечет передачу всех прав ей предусмотренных. В случае с коносаменами речь идет о товарораспорядительной функции, которая перешла к коносаменту от векселей и носит название оборотоспособность;

□ *доказательственной*, как доказательство заключения договора морской перевозки и приема груза к перевозке.

Выпуск перевозчиком коносамента производится им на основании поданного и подписанного отправителем документа (погрузочного ордера или погрузочного поручения). Закон при этом допускает, что отправитель может не требовать от морского перевозчика выдачи именно коносамента. Отправитель может попросить выдать ему морскую накладную или любой другой принятый в практике перевозочный документ. Однако такой документ, в отличие от коносамента, не будет обладать одной важнейшей функцией, присущей в гражданском праве именно коносаменту. Речь идёт о товарораспорядительной функции.

Итак, морской коносамент – это ценная бумага, представляющая собой товарораспорядительный документ, удостоверяющий право его держателя распоряжаться указанным в коносаменте грузом, сданным для морской перевозки, и получить этот груз после завершения перевозки. Формы коносаментов разрабатываются и одобряются объединениями судовладельцев, линейными судоходными компаниями и другими морскими предприятиями. [2] Согласно торговому обычаю обладание коносаментом во многих отношениях эквивалентно обладанию товарами, и передача коносамента обычно влечет те же последствия, что и вручение самих товаров. Таким образом, коносамент является символом товаров или ключом к ним. [2] Для того чтобы электронный коносамент мог приниматься вместо бумажного, Н. Макарова полагает что все упомянутые функции должны быть воспроизведены в электронном формате. Могут ли юридические функции коносамента быть воспроизведены электронными методами или нет, зависит от требований международных и национальных применимых норм права, касающихся содержания коносамента. [1]

Традиционно морские перевозчики сами выбирают страну применимого права, в юрисдикции которой будут рассматриваться все споры с перевозчиком. Совершенно не обязательно, что это будет страна, в которой зарегистрирован основной бизнес перевозчика. Например, крупнейший в мире контейнерный перевозчик компания A.P.MØLLER-MÆRSK Group, известная под торговой маркой MÆRSK Line, зарегистрирована в Дании, но для всех контейнерных перевозок выбрана юрисдикция Великобритании.

Исключение составляют США, во всех случаях, когда груз выходит из страны или следует туда, применяться будут исключительно законы США, а рассмотрение дела будет происходить на территории США, таково требование «Закона США о перевозке грузов морем 1936 года».<sup>3</sup> Кстати, электронные погрузочные и транспортные документы в США находятся вне сферы регулирования вышеупомянутого закона.

В коносаментх, выпущенных на основании чартер-партии, обычно применяется подобная формулировка:

### ПРАВО И ЮРИСДИКЦИЯ

Споры, возникающие из или в связи с настоящим Коносаментом, должны разрешаться исключительно судом и в соответствии с правом места, где у Перевозчика находится основное коммерческое предприятие, как указано на стр. 1, если не предусмотрено иное в других статьях настоящего Договора.<sup>4</sup>

На сегодняшний день крупнейшим по числу участников договором, регулирующим морскую перевозку грузов по коносаменту, является Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г., которая регулирует широкий спектр отношений грузоотправителя и перевозчика, в том числе вопросы выдачи и содержания коносамента. Тем не менее, данная Конвенция, даже с учетом изменений, внесенных протоколами 1968 г. и 1979 г., не содержала в себе, какую бы то ни было отсылку к коносаменту в электронной форме.

Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 г. (известна как Гамбургские правила), вступившая в силу в 1992 г., уже предполагала возможность совершения подписи в коносаменте с помощью электронных средств. При этом никаких международных соглашений или унифицированных правил, которые бы предъявляли требования к электронному коносаменту, на тот момент не существовало. [3]

Более того, национальные законодательства морских стран-участниц также не разрешали эту проблему. Национальное законодательство о торговом мореплавании либо рассматривает электронный документооборот весьма поверхностно, либо вообще не содержит о нем упоминаний, разрешая этот вопрос правовыми актами в сфере электронной торговли. Следует отметить и тот факт, что среди государств, подписавших Конвенцию ООН, было большое количество развивающихся стран и государств, не играющих значимую роль в торговом судоходстве.

В труде «Проблемы и возможности использования электронных коносаментов в залоге» [6] специалист по международному торговому праву М. Дубовец из университета Аризоны пишет:

<sup>3</sup> Carriage of Goods by Sea Act of the United States of America, app. April 16, 1936 - US COGSA

<sup>4</sup> Цитируется выдержка из коносамента БИМКО «Conlinebill 2000», по изданию [2]



□ Несмотря на низкую практическую значимость положения Гамбургских правил о возможности совершения подписи на коносаменте, с использованием электронных средств, этот документ стал первой попыткой правового регулирования электронного документооборота в морской линейной перевозке грузов.

Международные торговые термины ИНКОТЕРМС в версиях 1990 и 2000 годов содержали большие разделы, посвященные электронному документообороту, и определяли документы, которые могли быть заменены электронными сообщениями (EDI messages). В издании ИНКОТЕРМС 2010 в статьях А1/Б1 за электронными средствами сообщения признаётся тот же эффект, что и за бумажными сообщениями, если стороны договорились об этом, или такая процедура является общепринятой.

□ Любой документ, упомянутый в пунктах А1-А10, может быть в виде эквивалентной электронной записи или иной процедуры, если это согласовано сторонами или является обычным. [4]

Итак, формальных препятствий применению электронных коносаментов для оформления перевозки нефтеналивных грузов не существует. Но, тем не менее, нефтетрейдеры и их клиенты крайне неохотно соглашаются использовать для конкретной перевозки электронный коносамент. Несмотря на изменения в законодательстве, заключающиеся в том, что компьютерные данные могут теперь рассматриваться в качестве полноценного коносамента, игроки рынка не спешат обращаться к провайдерам соответствующих услуг. Авторы видят этому минимум пять основательных причин. Ответы на эти вопросы следует искать не только и не столько в консерватизме участников рынка, не желающих принимать новые, перспективные технологии, сколько в сложности и сложности собственно самой международной торговли. Хотя и вопрос приверженности традиционному документообороту с повестки дня никто не снимал.

Причина *первая*. Для успешного функционирования международной торговли необходимо четкое и комплексное взаимодействие между собой таких сфер, как производство, перевозки, собственно торговля, финансирование, страхование и др. Однако на практике прямое взаимодействие практически отсутствует и возникает необходимость в привлечении посредников-специалистов, обязанность которых заключается в организации процесса с учетом требований других звеньев цепочки. Для обеспечения процесса бесперебойной доставки товаров на рынки сбыта приходится привлекать транспортных экспедиторов. Добытчики нефти и производители нефтепродуктов далеко не всегда владеют навыками правильной, т.е. технологичной и прибыльной, торговли и здесь на помощь приходят нефтетрейдеры. Для фрахта танкеров нефтетрейдеры пользуются услугами фрахтовых брокеров, для страхования товаров от повреждения и/или гибели привлекаются страховые агенты. Банковские специалисты по документарным операциям помогают своим клиентам найти золотую середину между требованиями банков, в части предоставления транспортных документов, и возможностями перевозчиков

представить требуемый транспортный документ. Деньги за поставленный товар должны поступать продавцу максимально быстро, без технических задержек, связанных с нарушением коммуникаций между банком и продавцом. С сожалением необходимо признать, что в настоящее время ни один из существующих подходов к электронному документообороту принципиально не способен до конца ликвидировать эту разрозненность.

Такое положение вещей фактически только усиливает влияние *второй* причины, которая заключается в необходимости создания единых стандартов передачи данных, которые позволят одним компьютерным системам свободно взаимодействовать с другими.

Еще одна причина (*третья*) кроется в конструкции подходов к созданию систем электронного коносамента. Все они предполагают наличие некоей централизованной третьей стороны. Так, система Volero была создана SWIFT<sup>5</sup> и Клубом взаимного транспортного страхования<sup>6</sup>. Задачей Volero было достижение функциональной совместимости различных компаний и отраслей, вовлеченных в международную торговлю. Volero требовала, чтобы ее электронные документы были полностью совместимы с eUCP<sup>7</sup> и стандартами SWIFT. По своей сути это клуб, члены которого используют систему, где регистрационную роль исполняет центральный регистратор, а не частные перевозчики. Volero делает электронные коносаменты применимыми внутри круга своих членов, но там, где электронные коносаменты переводятся стороне за пределами этого круга, они должны быть переведены в бумажную форму.[1]

@GlobalTrade – это сервис, предоставляемый канадской компанией Global Trade Corporation. TradeCard основана в 1994 году Ассоциацией мировых торговых центров (World Trade Center Association).

Участники рынка международной торговли вряд ли горят желанием выплачивать хоть и небольшую, но все-таки комиссию этой третьей стороне за каждое взаимодействие со своими партнерами или клиентами. И, что самое важное, полностью зависеть от работы этой стороны. Кстати, есть ещё один минус – цена. Безопасная электронная передача коносаментов и других документов, конечно, ценится сторонами, но вопрос в том, как дорого они готовы заплатить за эффективное шифрование своих сообщений.

*Четвертая* причина кроется в консервативности мышления участников сделок по купле-продаже сырой нефти и нефтепродуктов. Эти товары, как и масса других

<sup>5</sup> Англ. Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunications (SWIFT)- Общество всемирных межбанковских финансовых каналов связи. Кооперативное общество, созданное в 1973 году по законам Бельгии.

<sup>6</sup> Англ. Through Transport Club, более известен по сокращенному названию - TT Club.

<sup>7</sup> Supplement to the Uniform Customs and Practice for Documentary Credits for Electronic Presentation – Приложение к Унифицированным правилам и обычаям для документарных аккредитивов, публикация №500, по электронному представлению документов



биржевых товаров, на протяжении последних двух-трёх веков традиционно перепродаются в пути следования. Такая переуступка товара давно стала традицией, торговым обычаем. Сам факт переуступки прав на товар традиционно подтверждался передачей новому владельцу оригиналов коносаментов.

Сам факт обладания коносаментом, как ценной бумагой, вселяет в участников сделки уверенность в успешном и прибыльном её завершении. И это причина очевидно психологического происхождения. Об этом в своём труде пишет профессор права Джон Ф. Уилсон.

□ Несмотря на гарантии владельцев систем в сохранности титула документа<sup>8</sup>, «держатель» оборотного электронного коносамента боится кражи или порчи сведений о наличии его права собственности на груз. При этом те же самые люди не боятся совершать через систему электронного банкинга операции с суммами, намного превышающими стоимость конкретной судовой партии товара. [7]

Видимо, всё дело в том, что банковская транзакция производится в течение очень короткого промежутка времени, исчисляемого в минутах, крайне редко в часах, в то время как морская перевозка может длиться по 20-30 и более суток. Всё это время обладать оригиналами оборотных коносаментов и держать их в сейфе, намного спокойнее, чем эфемерно «контролировать» электронную запись, символизирующую собой эти коносаменты.

*Пятая* причина прочно завязана на технологию международных расчетов. Специфика бизнеса нефтетрейдеров такова, что стоимость практически любой партии товара превышает миллион долларов США, подчас значительно. В практике внешней торговли не принято осуществлять крупные выплаты без определенного рода обоюдных гарантий. Продавца интересуют гарантии оплаты товара, а покупателя гарантии поставки этого товара. Здесь оптимальным гарантийным инструментом, устраивающим обе стороны, является расчет при помощи аккредитива.

Раскрытие аккредитива традиционно осуществляется против предъявления оригиналов морских коносаментов. Но эта процедура требует наличия коносаментов выпущенных на бумажных носителях. Коносаменты сдаются отправителем в исполняющий банк и он, после проверки документов на соответствие инструкции покупателя, дает поручение банку эмитенту на перевод средств. Однако на практике реальная ситуация складывается намного сложнее. Обычно сам нефтетрейдер рассчитывается с продавцом нефти и нефтепродуктов при помощи аккредитива. Разумеется, минимум один оригинал коносамента передаётся в банк. Процедура проверки, одобрения и собственно перевод денег может занимать достаточно длительный промежуток времени. Часто этот срок превышает одну-две недели. В пути следования товар обычно перепродаётся, часто не один раз. Однако внести какие-

---

<sup>8</sup> Англ. Document of Title – в английском праве документ определяющий наличие у держателя такого документа права собственности на описанную в нем вещь.

либо изменения в коносамент невозможно, т.к. отсутствует полный комплект оригиналов документа. В этой ситуации приходится просить перевозчика выдать груз по неполному комплекту оригиналов или вообще без оригиналов коносамента.

Практика выдачи груза без сдачи перевозчику оригиналов коносамента или по неполному комплекту при перевозке нефтеналивных грузов встречается весьма часто, намного чаще, чем при перевозке сухих и тем более контейнерных грузов. И это одна из специфических, но уже превратившаяся в обычай делового оборота, особенностей нефтетрейдинга. Грузоотправитель передаёт перевозчику доверительное письмо (Letter of Indemnity или LOI), в котором просит выдать груз поименованному получателю и гарантирует отсутствие любых претензий к капитану лично, судну и/или перевозчику. Обычно доверительное письмо сопровождается банковской гарантией, согласно которой перевозчик получит серьёзную денежную компенсацию, если кто-то вдруг предъявит полный комплект оригиналов коносамента и потребует выдачи ему груза. Подробнее технология и логика применения доверительных писем описана авторами в работе «Особенности документооборота при морской перевозке нефтеналивных грузов». [5]

Таким образом, практически любая отгруженная морским судном партия нефти и/или нефтепродуктов становится источником сложной и многоходовой цепочки, в которой участвуют не только продавцы и покупатели, но и перевозчик и банки. Из чего следует фактическая невозможность применения электронного документооборота. Хотя бы по той причине, что технологии выдачи электронных доверительных писем просто не существует.

### ВЫВОДЫ

Возможно, у кого-то может сложиться мнение, что применение электронных коносаментов в практике нефтетрейдеров невозможно по целому ряду весомых причин, которые мы изложили выше. Авторы со всей ответственностью утверждают, что это мнение обманчивое и по этой причине ложное. Электронные технологии всё активнее и прочнее входят не только в нашу личную жизнь, но и в технологии ведения бизнеса. С каждым днем эти технологии становятся всё более надежными, а это позволяет, медленно, но уверенно переводить в электронный вид такие операции, которые ранее выполнялись лично и исключительно при помощи бумажных носителей. Интернет-банкинг тому яркий пример.

Разумеется, революция в документообороте международной торговли неизбежна. Но случится это не ранее того момента, когда рынок заполнится специалистами-практиками нового поколения, людьми, для которых использование компьютера так же естественно, как использование бумаги для нынешних практиков.

Разумеется, индоссация коносамента одним кликом компьютерной мыши выглядит очень привлекательно и требует минимальных затрат. Но такая операция станет возможной только после того, как специалисты новой формации,



наряду с желанием использовать электронный документооборот, получают такую возможность в виде адекватных правовых норм. Когда к уже имеющимся правовым нормам, посвященным электронной торговле и электронному документообороту при морской перевозке грузов по коносаменту, добавятся специально созданные международные соглашения и национальные правовые акты в этой сфере.

### БИБЛИОГРАФИЯ:

1. Макарова Н. Электронный коносамент: не такое отдаленное будущее? // Международные банковские операции. №5, 2009 с.60-66 (Makarova N. Jelektronnyj konosament: ne takoe otдаленное budushhee? // Mezhdunarodnye bankovskie operacii. №5, 2009 s.60-66)
2. Холопов К.В. Данчеева Н.В. Толкование коносаментов во внешней торговле: Учебное пособие / Холопов К.В., Данчеева Н.В.; – М.: Издательство «Русайнс», 2015. – 152 с. (Holopov K.V. Dancheeva N.V. Tolkovanie konosamentov vo vneshnej trgovle: Uchebnoe posobie / Holopov K.V., Dancheeva N.V.; – М.: Izdatel'stvo «Rusajns», 2015. – 152 s.)
3. Оселедец Д. Правовое регулирование использования электронного документооборота в морской перевозке грузов по коносаменту // Российское предпринимательство. - 2014, №20 (266) сс. 204-213 (Oseledec D. Pravovoe regulirovanie ispol'zovanija jelektronnogo dokumentooborota v morskoy perevozke грузов по konosamentu // Rossijskoe predprinimatel'stvo. - 2014, №20 (266) ss. 204-213)
4. Инкотермс 2010. Публикация ICC №715: правила ICC для использования торговых терминов в национ. и междунар. торговле: дата вступления в силу 1 января 2011 г. / [пер. с англ. Н.Г Вилковой]. – М.: Инфотропик Медиа. 2011. – 274 с. (Incoterms 2010. Publikacija ICC №715: pravila ICC dlja ispol'zovanija trgovyih terminov v nacion. i mezhdunar. trgovle: data vstuplenija v silu 1 janvarja 2011 g. / [per. s angl. N.G Vilkovoj]. – М.: Infotropik Media. 2011. – 274 s.)
5. Голубчик А., Катюха Б. Особенности документооборота при морской перевозке нефтеналивных грузов / Вестник транспорта, 2016, №10 с. 7-10 (Golubchik A., Katjuha B. Osobennosti dokumentooborota pri morskoy perevozke neftenalivnyh грузов / Vestnik transporta, 2016, №10 s. 7-10)
6. Dubovec, Marek The Problems and Possibilities for Using Electronic Bills of Lading as Collateral // Arizona Journal of International and Comparative Law Vol. 23, No 2, 2006 pp. 437-466
7. Wilson, John F. – Carriage of Goods by Sea, 7<sup>th</sup> edition, PEARSON Longman, printed in Great Britain, 2010, - 617 p.

