

МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

УДК 341.9

© **Гуцуляк Василий Николаевич**

— доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры
«Транспортное право» Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
gutsul@inbox.ru

Оговорки в коносаменте и их юридическое значение

Аннотация. Основным документом в процессе «документарной» продажи товара традиционно выступает коносамент — универсальный многоцелевой документ, используемый исключительно при перевозках грузов морским либо внутренним водным транспортом. Как показывает практика, например, при аккредитивных сделках банки, являющиеся важным звеном в договоре купли-продажи товара, негативно относятся к так называемым «нечистым» коносаментам, содержащим определенные оговорки, предпочитая получить комплект документов, которые включают только «чистые» коносаменты. В статье в первую очередь анализируются оговорки, которые могут быть внесены в коносамент, представляют собой односторонние заявления перевозчика по тем или иным вопросам исполнения договора морской перевозки и не требующие согласования с грузоотправителем. Юридическое значение оговорок, вносимых в коносамент, заключается в том, что они направлены на защиту перевозчика от ответственности за могущими быть неточными или ложными сведения, представленные отправителем груза. Однако негативные правовые последствия включения в коносамент оговорок заключаются в том, что они в существенной степени снижают доказательственную силу коносамента. В статье показано, что не любая оговорка, внесенная в коносамент, делает его «нечистым». В связи с этим исследуются положения ряда международных конвенций, регулирующих правовой режим морской перевозки груза, а также банковская практика, воплощенная в унифицированных правилах, которые получили отражение в публикациях Международной торговой палаты. Рассматривается также важный практический вопрос о целесообразности использования перевозчиком практики выдачи «чистых» коносаментов при наличии сомнений в надлежащем состоянии груза в обмен на предоставление отправителем гарантийных писем, предусматривающих возмещение потенциальных убытков перевозчику при сдаче груза получателю.

Ключевые слова: договор купли-продажи; банк; коносамент; оговорки; международное морское право; капитан; морское судно; перевозчик; грузоотправитель.

© **Vasiliy N. Gutsulyak**

— Doctor of Law, professor, professor of the department 'Transport Law' of the Law Institute of the Russian University of Transport, honorary worker of the Navy

Clauses in a bill of lading and their legal significance

Abstract. The main document in the process of 'documentary' sale of goods is traditionally the bill of lading, a universal multi-purpose document used exclusively for the goods shipped by sea or inland waterway. As practice shows, for example, that in credit transactions the banks as an important link in the sale-purchase contracts negatively refer to the so-called 'claused/unclean' bills of lading with certain clauses, since they prefer to get a set of documents that include only 'clean' bills of lading. The current paper first of all analyzes the clauses made to the bill of lading that represent unilateral statements by the carrier on certain issues of the contract of sea shipment and do not require agreement with the shipper. The legal significance of the clauses made to the bill of lading is that they are aimed at protecting the carrier from liability for information that may be inaccurate or false, provided by the shipper. However, the negative legal consequences of the clauses made to the bill of lading are that they significantly reduce the evidentiary power of the bill of lading. The current study shows that not any clause made to the bill of lading makes it 'clean'. In this regard, there have been studied the provisions of a number of international conventions regulating the legal regime of sea transportation of goods, as well as banking practice made in unified rules, which are analyzed in the publications of the International Chamber of Commerce. There has been also considered an important practical question on the appropriateness of issuing 'clean' bills of lading if there is doubt about the proper condition of the goods in exchange for the shipper's guarantee letters providing for compensation of potential losses to the carrier upon delivery of the goods.

Keywords: sale-purchase contract; bank; bill of lading; clauses; international maritime law; captain; sea vessel; carrier; shipper.

Общие положения. Сегодня трудно представить себе международные перевозки без участия банковского сектора. Любой договор купли-продажи содержит два базовых условия: продавец должен поставить товар, а покупатель обязан уплатить за него соответствующую цену. Вместе с тем наряду с поставкой товара на продавце также лежит

обязанность предоставить в распоряжение покупателя комплект документов на груз. Указанный комплект включает в себя прежде всего перевозочные документы (коносаменты, накладные), а также вспомогательные документы, подтверждающие действия по погрузочно-разгрузочным операциям на судне, фиксирующие время прихода и отхода судна, начало и окончание грузовых работ (всевозможные нотисы, тайм-шиты, предварительные и исполнительные грузовые планы, грузовые манифесты, сюрвейерские акты, дисбурсментские счета, морские протесты и др.).

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. А «раскрытие аккредитива традиционно осуществляется против предъявления оригиналов морских коносаментов» [1, стр. 104].

Таким образом, банки имеют дело не с грузами, а документами, их олицетворяющими, и к которым предъявляются особые формальные требования. Поэтому такую продажу товара нередко называют «документарной», имея в виду возможность осуществления сделки купли-продажи лишь на основании документов без физической возможности видеть сам товар.

Основным документом в процессе такой «документарной» продажи выступает коносамент, используемый исключительно при перевозках грузов морским либо внутренним водным транспортом. Это один из документов, который активно используется в судоходстве с XIV в. [2, р. 125].

Одним из факторов, способствующих надежности коносаментов, является тот факт, что перевозчик гарантирует точность сведений, касающихся грузов, и несет за это ответственность перед их законными владельцами. Покупатель не имеет возможности проверить товар, который находится в пути, поэтому должен полагаться на сведения, указанные в коносаменте. Именно по этой причине «претензии по грузу часто предъявляются не стороной, заключившей договор перевозки с перевозчиком, а третьей стороной, владеющей коносаментом» [3, р. 126].

В настоящее время правовой режим морских перевозок грузов регулируется одновременно положениями четырех международных конвенций: 1) Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся коносамента 1924 г. (Гаагские правила); 2) Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся коносамента, 1924 г., измененная Протоколом 1968 г. (Гаагско-Висбийские правила используются с учетом положений Протокола 1979 г.); 3) Конвенция ООН по морской перевозке грузов 1978 г. (Гамбургские правила); 4) Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов 2008 г. (Роттердамские правила).

Однако лишь в Гамбургских правилах (п. 7 ст. 1) приводится определение коносамента, который означает документ, подтверждающий договор морской перевозки и прием или погрузку груза перевозчиком и в соответствии с которым перевозчик обязуется сдать груз против этого документа.

Роттердамские правила содержат указание на более широкое понятие — «оборотный транспортный документ», который фактически аналогичен коносаменту с той лишь разницей, что используется не только при морских перевозках, но и при перевозках другими видами транспорта в дополнение к морской перевозке.

Таким образом, коносамент, с одной стороны, является прародителем современного оборотного транспортного документа, а с другой — он и сегодня не утратил своего самостоятельного значения.

Коносамент выполняет три классических функции: 1) служит распиской перевозчика в приеме груза; 2) выступает доказательством наличия и содержания договора морской перевозки; 3) является товарораспорядительным документом (ценной бумагой) [4, р. 408—414; 5, р. 24].

В последнем случае речь идет о наличии у держателя коносамента права на описанный в нем товар. В англо-американской доктрине права для обозначения этой функции коносамента используется термин «*Document of Title*» [6, р. 82—83; 7, р. 355—366; 8, р. 478—581].

Одна из особенностей использования коносамента в процессе купли-продажи товара заключается в том, что он может быть «чистым» («*clean Bill of Lading*», «*clean B/L*») [9, стр. 347—348] либо наоборот — «нечистым» (*foul, dirty, unclean, cloused B/L*).

По мнению Г. Г. Иванова и А. Л. Маковского, «многие сделки купли-продажи содержат условие, согласно которому продавец-отправитель обязан обеспечить получение чистого (*clean*) коносамента, и только в этом случае коносамент принимается банком к оплате» [10, стр. 179].

Так, К. Пезович считает, что банки обычно должны отклонять коносаменты, которые не являются «чистыми» [11, р. 128]. В связи с этим нельзя не согласиться с Т. П. Гревцовой, отмечающей, что «грузоотправители заинтересованы в том, чтобы получить от перевозчика комплект “чистых” коносаментов, т.е. без оговорок капитана или иного представителя перевозчика» [12, стр. 125].

Оговорки в коносаменте и их влияние на «чистоту». В самом общем виде оговорки — это односторонние заявления перевозчика по тем или иным вопросам исполнения договора морской перевозки, которые не требуют согласования с грузоотправителем. Эти заявления оформляются в виде письменных замечаний, вносимых перевозчиком в коносамент и касающихся сведений о принятом к перевозке грузе и/или его упаковке.

Негативные правовые последствия включения в коносамент оговорок заключаются в том, что они в существенной степени снижают

доказательственную силу коносамента.

Однако очень важно понимать, что не любая оговорка, внесенная в коносамент, делает его «нечистым».

Юридическое значение оговорок, вносимых в коносамент, заключается в том, что они направлены на защиту перевозчика от ответственности за могущими быть неточными или ложными сведения, представленные отправителем груза.

Если в процессе морской перевозки происходит утрата или повреждение груза, то возникает дилемма — кто несет ответственность за ущерб — перевозчик или отправитель (продавец)? Именно коносамент играет ключевую роль в качестве доказательства по этому спору. Если, например, в коносаменте содержится оговорка о том, что груз был погружен с видимыми дефектами, это может свидетельствовать об ответственности отправителя (продавца) за поставку товара в ненадлежащем состоянии. При этом, если коносамент не содержит таких оговорок, ответственность за утрату или повреждение груза может быть возложена на перевозчика.

Однако следует иметь в виду, что оговорки вовсе не освобождают перевозчика от ответственности, а лишь переносят бремя доказательства вины с перевозчика на грузополучателя.

Перевозчик не обязан проверять, соответствуют ли товары договору купли-продажи, он несет ответственность только в том случае, если товары не соответствуют их описанию в коносаменте.

Таким образом, основанием для включения перевозчиком оговорок в коносамент является защита его собственных интересов как стороны договора морской перевозки груза.

Внесение капитаном судна оговорок в коносамент, которые могут сделать его «нечистым», — широко распространенная практика в процессе морской перевозки груза. Следствием внесения таких оговорок может стать отказ банка принять коносамент в качестве оборотного документа.

Следовательно, капитан, прежде, чем вносить ту или иную оговорку в коносамент, должен понимать, повлияет ли она на «чистоту» коносамента и является ли она в этом смысле допустимой.

Допустимые оговорки предусмотрены положениями ряда международных конвенций, регулирующих правовой режим морских перевозок. Кроме того, допустимость включения в коносамент тех или иных оговорок отражена в Публикациях Международной торговой палаты (далее — МТП), касающихся банковской деятельности. Речь идет об Унифицированных правилах и обычаях для документарных аккредитивов, периодически переиздаваемых МТП.

Правила морской перевозки грузов об оговорках, касающихся «чистых» коносаментов. Сегодня перевозчикам и грузовладельцам приходится иметь дело с различными правовыми режимами морских перевозок в зависимости от того, участницей какой конвенции является

страна, национальность которой они имеют.

В соответствии со ст. 3 Гаагских правил, получив грузы и приняв их в свое ведение, перевозчик должен по требованию отправителя выдать отправителю коносамент, который должен содержать следующие данные: 1) маркировку груза; 2) число мест или предметов либо количество или вес; 3) внешний вид и видимое состояние груза. Однако перевозчик не обязан указывать в коносаменте маркировку, число мест, количество или вес, если у него есть достаточные основания подозревать, что они не соответствуют фактическим данным либо он не имеет возможности проверить эти данные.

Гамбургские правила в этом отношении пошли дальше и в отличие от Гаагских и Гаагско-Висбийских правил в ст. 16 прямо указывают, что перевозчик должен внести в коносамент оговорку, конкретно указывающую на эти неточности, основания для подозрений или отсутствие разумной возможности проверки. Если же перевозчик не сделает этого, то считается, он указал в коносаменте, что внешнее состояние груза хорошее.

Именно это положение воспринял Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (ст. 146).

Таким образом, вышеуказанная оговорка является допустимой и не влияет на «чистоту» коносамента.

Анализ Роттердамских правил (в первую очередь ст. 40), касающихся оговорок, которые вносятся в оборотный транспортный документ, показывает, что они содержат положения, по сути идентичные Гаагско-Висбийским и Гамбургским правилам. Следовательно, правила морской перевозки грузов предусматривают два вида оговорок: 1) оговорки, касающиеся сведений, представленных грузоотправителем об общем характере, марках, количестве и весе груза, и 2) оговорки, касающиеся состояния груза.

Унифицированные правила и обычаи для документарных аккредитивов о «чистых» коносаментах. Особенностью международных банковских сделок является широкое использование коммерческих обычаев, своды которых систематизируются, издаются и периодически обновляются МТП. Юридическая природа этих изданий такова, что они не являются международными договорами (конвенциями), а применяются сторонами добровольно по взаимному согласию и являются сводами частных правил.

Так, неофициальная систематизация банковских правил и обычаев в сфере международных документарных аккредитивов получила отражение в Унифицированных правилах и обычаях для документарных аккредитивов, издаваемых МТП. Судебная практика ряда государств придает им значение международных обычаев и обыкновений [13, стр. 628].

Периодически каждая редакция Унифицированных правил и обычаев

для документарных аккредитивов пересматривается с учетом накопившейся практики их применения. Тем не менее формально каждая новая редакция не отменяет предыдущей.

Наиболее актуализированными сегодня являются Унифицированные правила и обычаи для документарных аккредитивов в редакции 2007 г. (Публикация МТП № 600) (Далее — УПО-600). В английской литературе используется аббревиатура UCP-600 (от англ. *ICC Uniform Customs and Practice for Documentary Credits, 2007 Revision, ICC Publication № 600*).

Согласно УПО-600 в коносаменте может указываться, что груз будет или может быть перегружен при условии, что вся перевозка покрывается одним и тем же коносаментом (*transshipment will or may take place is acceptable*). При этом банк обязан принять такой коносамент, даже если аккредитив запрещает перегрузку, при условии, что в коносаменте указано, что груз перевозится в контейнере, трейлере или на лихтерной барже (используются для перегрузки или выгрузки в порту назначения путем транспортировки по воде).

В соответствии со ст. 20 УПО-600 оговорки в коносаменте, указывающие, что перевозчик оставляет за собой право на перегрузку, не будут приниматься во внимание (*clauses in a bill of lading stating that the carrier reserves the right to transship will be disregarded*).

Еще одно интересное условие содержит ст. 22 УПО-600, предусматривающая, что если речь идет о чартерном коносаменте, то банк не будет проверять содержание чартера, даже если его предоставление требуется условиями аккредитива.

Оговорка, которая не затрагивает «чистоту» коносамента и является допустимой, предусмотрена ст. 26 УПО-600, согласно которой оговорка в транспортном документе, указывающая, что товар может быть погружен на палубу (*the goods may be loaded on deck*), является приемлемой.

Согласно ст. 26 (п. b) допускаются такие оговорки, как «погрузка и подсчет грузоотправителя» (*«shipper's load and count»*) и «содержимое по заявлению грузоотправителя» (*«said by shipper to contain»*).

Принципиально важно значение имеет ст. 27 УПО-600, в соответствии с которой банки должны принимать только «чистый» транспортный документ, под которым понимается документ, не содержащий оговорок или пометок, прямо констатирующих дефектное состояние товара или упаковки.

Как справедливо отмечают в связи с этим А. С. Кокин и Г. А. Левиков, «банковские правила в принципе исходят из возможности существования в коносаменте оговорок перевозчика, но отражают двойкий подход банков к ним» [14, стр. 279]. По их мнению, такие оговорки, как «погрузка и подсчет грузоотправителя», «содержимое по заявлению грузоотправителя» или иные слова того же значения принимаются банками позитивно. Негативное же отношение вызывают оговорки, прямо констатирующие дефектное состояние товара и/или упаковки. Банки

обычно отказываются принимать транспортный документ с таким оговорками [14, стр. 279].

Таким образом, в отличие от правил морской перевозки грузов, банковские правила предусматривают более широкий перечень допустимых оговорок, которые перевозчик может внести в коносамент.

Вместе с тем следует учитывать диспозитивный характер УПО-600, и таким образом в аккредитиве может быть прямо установлено, какие оговорки могут быть приняты банком.

Отметим также, что наряду с положениями вышеуказанных международных конвенций и УПО-600 при страховании ответственности судовладельцев в клубах взаимного страхования P&I последние предоставляют четкие предписания и разъяснения судовладельцам относительно формы и содержания допустимых оговорок. При этом капитан может воспользоваться помощью и консультациями корреспондентов клуба P&I в любом порту мира.

Проблема внесения в коносамент отметки о его «чистоте». Часто перевозчик вносит в коносамент, который не содержит оговорок, указание на то, что данный коносамент является «чистым». Например, капитан в своем стремлении подчеркнуть «чистоту» коносамента вносит в него фразу «Чисто на борту» («*Clear on board*»). Такая пометка является избыточной. Более того, она является вредной, поскольку, как подчеркивает В. В. Свицерский, «никоим образом, не влияя на чистоту коносамента, эта оговорка осложняет процессуальное положение перевозчика, так как зарубежные арбитражи нередко рассматривают оговорку «чисто на борту» как противоречащую оговорке о неизвестности» [15, стр. 17—18]. Здесь автор имеет в виду оговорку о неизвестности перевозчику некоторых сведений о грузе, которые он не имеет возможности проверить или если имеет достаточные основания подозревать, что они не соответствуют действительным.

Таким образом, вовсе не обязательно, чтобы сам коносамент содержал пометку «чистый». Его «чистота» определяется исключительно наличием или отсутствием вышеупомянутых оговорок, и вносить такую пометку при отсутствии оговорок — значит, как минимум получить дополнительные риски в случае возникновения спорных ситуаций. Тем более что ст. 27 УПО-600 прямо устанавливает, что «наличия слова “чистый” на транспортном документе не обязательно, даже если аккредитив содержит требование о том, чтобы транспортный документ был “чистым бортовым”» [<https://iccwbo.org/content/uploads/sites/3/2010/04/Recommendations-of-the-Banking-Commission-in-respect-of-the-requirements-for-an-On-board-Notation.pdf> (дата обращения: 27 июля 2019 г.)].

Проблемы выдачи «чистого» коносамента против гарантийного письма. После окончания погрузки перевозчик может отразить оговорки, касающиеся груза и/или упаковки, в штурманской расписке, которую

подписывает грузовой помощник капитана (старший штурман либо второй штурман, отсюда и название расписки — *mate's receipt*). Отправитель, получив штурманскую расписку, в последующем должен обменять ее на коносамент, который подписывает капитан. Понимая, что оговорки в штурманской расписке «переключают» в коносамент, отправитель, заинтересованный в «чистом» коносаменте, может попросить капитана или судовладельца «закрывать глаза» на оговорки и выписать «чистый» коносамент в обмен на гарантийное письмо (*letter of indemnity, back letter*). В данном случае цель гарантийного письма заключается в том, что отправитель обязуется возместить перевозчику убытки, которые могут возникнуть у последнего при сдаче груза получателю.

Разумеется, такой компромисс возможен лишь при наличии установившихся дружеских и надежных отношений между перевозчиком и отправителем, что называется, проверенных временем. Тем более если гарантийное письмо используется как инструмент для избежания необоснованного простоя судна (например, при возникновении разногласий по количеству погруженного на борт груза), то такая практика может являться вполне допустимой. Однако в этом случае со стороны законного держателя коносамента всегда существует опасность обвинения перевозчика и отправителя в сговоре с целью скрыть существенное несоответствие перевозимого груза указанным в коносаменте данным.

Еще в 1958 г. М. И. Масимаджи писал, что «применение гарантийных писем в практике торгового мореплавания не может не вызвать осуждение, так как они являются незаконной сделкой» [16, стр. 36].

Здесь нельзя не согласиться с мнением, что выдача грузоотправителем гарантийного письма судовладельцу для покрытия потенциальных потерь судовладельца обычно приводит к совершению правонарушения в ущерб покупателю [14, стр. 279—280].

Канадский профессор У. Тетли в связи с этим отмечает, «поскольку гарантийные письма противоречат условиям коносамента, никогда не будет существовать правовых оснований для их выдачи» [18, р. 668—776].

Перевозчику следует учитывать, что клубы взаимного страхования также разделяют вышеуказанные доктринальные воззрения и относятся к практике выдачи гарантийных писем негативно, в результате может не только пострадать репутация судовладельца, он к тому же может лишиться поддержки и доверия страховщика.

Литература

1. Голубчик, А. М. О некоторых аспектах возможности применения электронного коносамента в практике нефтетрейдеров / А. М. Голубчик, П. Б. Катюха // Российский внешнеэкономический вестник. — 2017. — № 4.
2. Wilson, J. F. Carriage of goods by sea. — London : Putman Publishing, 1988.

3. Stevens, F. Carriage under Bills of Lading: The Applicable Law // *European Journal of Commercial Contract Law (EJCCL)*. — 2009. — № 3.
4. Gold, E. *Maritime Law* / E. Gold, A. Chicop, H. Kindred. — Toronto : Irwin Law, 2003.
5. Luh Putu Sudini; Ni Wayan Sitiari; Ni Putu Pertamowati, Bill's of Lading Implication in International Trade // *Journal of Law, Policy and Globalization (J.L. Pol'y & Globalization)*. — 2017. — Vol. 60.
6. Grime, R. *Shipping Law. Concise college texts*. — London : Sweet&Maxwell, 1978.
7. Leng, Sun Chan. Holder of a Bill of Lading // *Singapore Academy of Law Journal (SAcLJ)*. — 1995. — № 7.
8. Hopkins, F. N. *Business and Law for the Shipmaster* / F.N. Hopkins, G. G. Watkins. — 7th ed. — Glasgow : Brown, Son & Ferguson, 1998.
9. Гуцуляк, В. Н. *Российское и международное морское право (публичное и частное)*. — Москва : Граница, 2017.
10. Иванов, Г. Г. *Международное частное морское право* / Г. Г. Иванов, А. Л. Маковский. — Ленинград : Судостроение, 1984.
11. Caslav, Pejovic. Clean Bill of Lading in Contract of Carriage and Documentary Credit: When Clean May Not Be Clean, 4 Penn St. J.L. & Int'l Aff. 127 (2015).
12. Гревцова, Т. П. *Морская перевозка груза* / под редакцией В. Ф. Мешеры. — Москва : Транспорт, 1985.
13. Лунц, Л. А. *Курс международного частного права в 3 т.*, Москва : Спарк, 2002.
14. Кокин, А. С. *Международная транспортная экспедиция* / А. С. Кокин, Г. А. Левиков. — Москва : Дело, 2005.
15. Свицерский, В. В. *Транспортная документация при морской перевозке грузов и ее правовое значение* : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. — Москва, 1985.
16. Максимаджи, М. И. *О гарантийных письмах, выданных под чистый коносамент* // *Морское право и практика*. — 1958. — № 3 (29).
17. Tetley, W. Letter of indemnity: should they be related? // *McGill Law Journal*. — 1974. — Vol. 23.

Reference

1. Golubchik, A. M. O nekotorykh aspektakh vozmozhnosti primeneniya elektronnoho konosamenta v praktike neftetreyderov [About some aspects of the possibility of using the electronic bill of lading in the practice of oil traders]/ A. M. Golubchik, P. B. Katyukha // *Rossiyskiy vneshneekonomicheskiy vestnik*. — 2017. — № 4.
2. Wilson, J. F. *Carriage of goods by sea*. — London : Putman Publishing, 1988.
3. Stevens, F. Carriage under Bills of Lading: The Applicable Law // *European Journal of Commercial Contract Law (EJCCL)*. — 2009. — № 3.
4. Gold, E. *Maritime Law* / E. Gold, A. Chicop, H. Kindred. — Toronto : Irwin Law, 2003.
5. Luh Putu Sudini; Ni Wayan Sitiari; Ni Putu Pertamowati, Bill's of Lading Implication in International Trade // *Journal of Law, Policy and Globalization (J.L. Pol'y & Globalization)*. — 2017. — Vol. 60.
6. Grime, R. *Shipping Law. Concise college texts*. — London : Sweet&Maxwell, 1978.
7. Leng, Sun Chan. Holder of a Bill of Lading // *Singapore Academy of Law Journal (SAcLJ)*. — 1995. — № 7.
8. Hopkins, F. N. *Business and Law for the Shipmaster* / F.N. Hopkins, G. G. Watkins. — 7th ed. — Glasgow : Brown, Son & Ferguson, 1998.
9. Gutsulyak, V. N. *Rossiyskoye i mezhdunarodnoye morskoye pravo (publichnoye i chastnoye)* [Russian and international maritime law (public and private)]. — Moskva : Granitsa, 2017.
10. Ivanov, G. G. *Mezhdunarodnoye chastnoye morskoye pravo* [Private international maritime law] / G. G. Ivanov, A. L. Makovskiy. — Leningrad : Sudostroyeniye, 1984.

11. Caslav, Pejovic. Clean Bill of Lading in Contract of Carriage and Documentary Credit: When Clean May Not Be Clean, 4 Penn St. J.L. & Int'l Aff. 127 (2015).
12. Grevtsova, T. P. Morskaya perevozka gruza [Sea Shipping] / pod redaktsiyey V. F. Meshery. — Moskva : Transport, 1985.
13. Lunts, L. A. Kurs mezhdunarodnogo chastnogo prava v 3 t. [The course of private international law in 3 volumes], Moskva : Spark, 2002.
14. Kokin, A. S. Mezhdunarodnaya transportnaya ekspeditsiya [International transport expedition] / A. S. Kokin, G. A. Levikov. — Moskva : Delo, 2005.
15. Sviderskiy, V. V. Transportnaya dokumentatsiya pri morskoy perevozke gruzov i yeye pravovoye znachenie [Transport documentation for the carriage of goods by sea and its legal significance]: avtoref. dis. ... kand. jurid. nauk. — Moskva, 1985.
16. Maksimadzhi, M. I. O garantiynykh pis'makh, vydannykh pod chisty konosament [About letters of guarantee issued under a clean bill of lading] // Morskoye pravo i praktika. — 1958. — № 3 (29).
17. Tetley, W. Letter of indemnity: should they be related? // McGill Law Journal. — 1974. — Vol. 23.