

Восьмим є принцип єдності системи Національного банку України. Це означає, що структурні підрозділи НБУ мають єдину мету й завдання, єдині правові норми.

Дев'ятим є принцип колегіальності управління НБУ. Рада і Правління Національного банку України є колегіальними органами, рішення приймаються, відповідно, також колегіально. Згідно зі ст. 11 Закону України «Про Національний банк України» рішення приймаються простою більшістю голосів від загальної кількості присутніх на засіданні членів Ради Національного банку. Кожний член Ради Національного банку має один голос [8].

Десятим є принцип вертикальної структури управління системою НБУ. Це означає, що призначення посадових осіб здійснюється по вертикалі. Відповідно, їх підпорядкованість також здійснюється по вертикалі. Структурні підрозділи нижчого рівня підпорядковуються органам Національного банку України вищого рівня. Місцевим органам влади й управління вони не підпорядковуються.

Висновки. Таким чином, із метою вдосконалення чинного банківського законодавства потрібно внести зміни до Закону України «Про Національний банк України» щодо визначення повноважень НБУ з регулювання ринку цінних паперів на принципах незалежності, парламентського та президентського контролю за діяльністю центрального банку держави, розмежування державних фінансів і коштів Національного банку України, організації Національного банку на підставі державної власності, здійснення діяльності без мети одержання прибутку, економічної самостійності, централізації системи Національного банку України, єдності системи Національного банку України, колегіальності управління Національного банку України, вертикальної структури управління системою Національного банку України.

Розвиток ринку цінних паперів значно залежить від політики уряду. Удосконалення фондового ринку є неможливим без удосконалення законодавства України. Чинне законодавство повинне регулювати всі види операцій із цінними паперами.

Список використаних джерел:

1. Орлик О.П. Фінансове право : навч. посібник. – К. : Юрінком Інтер, 2003. – 528 с.
2. Костюченко О.А. Банківське право : навч. посібник. – К. : КНЕУ, 1999. – 168 с.
3. Конституція України // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.
4. Правознавство : підручник / В.Ф. Опришко, Ф.П. Шульженко, С.І. Шимон та ін. ; За заг. ред. В.Ф. Опришка, Ф.П. Шульженка. – К. : КНЕУ, 2003. – 767 с.
5. Закон України «Про Національний банк України» // Відомості Верховної Ради України. – 1999. – № 29. – Ст. 238.
6. Закон України «Про Національний банк України» // Відомості Верховної Ради України. – 1999. – № 29. – Ст. 238.
7. Конституція України // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.
8. Закон України «Про Національний банк України» // Відомості Верховної Ради України. – 1999. – № 29. – Ст. 238.

РЯБІКІН Д. А.,
аспірант кафедри
міжнародного приватного права
(Інститут міжнародних відносин
Київського національного університету
імені Тараса Шевченка)

УДК 341.96

ЕВОЛЮЦІЯ ПОНЯТТЯ МОРСЬКОГО ПЕРЕВІЗНИКА У ПРАВІ ЗАРУБІЖНИХ ДЕРЖАВ ТА ПРАВІ УКРАЇНИ

У статті проводиться аналіз еволюції та історичного розвитку поняття «морський перевізник» у праві зарубіжних держав та праві України. Саме морський перевізник є однією з ключових фігур у приватноправових відносинах із міжнародного перевезення вантажів, а його визначення є одним із ключових аспектів дослідження правових основ морських перевезень.

Ключові слова: морський перевізник, власник судна, купець, фрахтувальник, Гаазькі правила, коносамент.



В статті проводиться аналіз еволюції і історичного розвитку поняття «морської перевозчик» в праві іноземних держав та в праві України. Іменно морської перевозчик виступає однією з ключових фігур в частнопровових відносинах міжнародної перевозки вантажів, а його визначення є одним з ключових аспектів дослідження правових основ морських перевезень.

Ключеві слова: морської перевозчик, власник судна, купець, фрахтовщик, Гаагські правила, коносамент.

The article analyses the evolution and historical development of the definition of a «sea carrier» in law of the foreign states and in Ukrainian law. Sea carrier acts as one of the principal participants in the private legal relations of carriage of goods by sea and the definition of a «sea carrier» remains one of the key aspects of studying of the legal grounds for carriage of goods by sea.

Key words: sea carrier, shipowner, merchant, freighter, The Hague Rules, bill of lading.

Вступ. Міжнародні морські перевезення завжди посідали особливе місце в галузі міжнародної торгівлі, а їхня регламентація з давніх часів була предметом правового регулювання міжнародного та національного права. Морський перевізник здавна виступав основною фігурою приватноправових відносин із перевезення вантажів і протягом розвитку торговельного мореплавства його поняття постійно змінювалося та еволюціонувало. Досліджуючи відносини з морського перевезення вантажів, не можна не звернутися до дослідження змісту і значення інституту морського перевізника. Наявність фактологічного матеріалу у вигляді як нормативно-правових актів, так і результатів доктринальних досліджень іноземних учених дає змогу повноцінно дослідити еволюцію поняття «морський перевізник». Стрімкий розвиток сучасної світової торгівлі та величезна роль, яку в ній посідають морські перевезення (у вантажообігу морські перевезення займають близько 60%), а також відсутність нормативного визначення морського перевізника в законодавстві України зумовлюють актуальність теми статті.

Значний внесок у дослідження еволюції й розвитку змісту та визначення поняття «морського перевізника» в історичному аспекті, вивчення основних особливостей історичного й сучасного змісту даного поняття зробили В. Беннет, К. Єгоров, К. Колобова, О. Кокін, Р. Стоянова, А. Федоров, Г. Шершеневич та інші науковці.

Постановка завдання. Метою даної статті є дослідження розвитку поняття «морський перевізник», з'ясування й визначення основних особливостей даного інституту. Завданням статті є систематизація змісту та наповнення поняття «морський перевізник», виокремлення основних особливостей цього поняття та спроба на основі проведеного дослідження дати визначення морського перевізника, яке може бути прийняте як на доктринальному, так і на нормативному рівнях.

Результати дослідження. Поняття «морський перевізник» та його сутність зазнали значних змін протягом історичного розвитку людства.

В античний період судно належало власникові, так званому навклеру [1, с. 7]. Для навклера характерним було наступне: а) володіння судном на правах власника; б) володіння принаймні частиною вантажу, що перевозився на судні [2, с. 6]; в) особиста присутність на судні протягом усього терміну плавання судна [3, с. 164]. Згода власника судна прийняти на судно вантаж третьої особи та супроводжуючих його осіб оформлювалась усною домовленістю. Супутники власника судна були пов'язані з ним спільною метою та пливли на його судні із власним вантажем, виступаючи разом із власником судна в якості екіпажу [1, с. 7]. Відносини таких осіб можна порівняти із сучасним «партнерством».

У Стародавньому Римі судна належали насамперед земельній аристократії. Власник судна виконував водночас функції судновласника, перевізника та власника вантажу в сучасному значенні цих термінів. За римським звичаєм порядна людина не мала брати платню за особисті послуги. Вільні люди могли придбавати щось через ривних, проте не підлеглих їм осіб. Практика зуміла знайти вихід зі скрутного становища: раба використовували як капітана (лат. *magister navis*). За позовом *actio exercitoria* хазяїн (рабовласник) несе відповідальність за дії своїх рабів-моряків, коли вони вчиняли крадіжку або завдавали шкоди майну [4, с. 13].

У Середньовіччі договори в торговельному мореплавстві укладалися лише власниками судна (англ. – *shipowner*, нім. – *Schiffsherr*, фр. – *le bourgeois de Navire*). Купівля-продаж товару здійснювалася здебільшого на ярмарках у приморських містах. У цей час власник судна, продавець та покупець домовлялися безпосередньо. Треті особи (посередники) були відсутні [4, с. 15-17].

Оскільки одній особі доводилося довіряти іншій особі перевезення товару, то, відповідно, почали випрацьовуватися зародкові форми угоди, що являла собою двостороннє зобов'язання. Угода між такими особами мала насамперед набути письмової форми самостійного договору [5, с. 17].



У XVI–XVII ст. відбулося відокремлення мореплавства від торгівлі. З'явилися дві самостійні фігури – власник судна та власник товару (купець) [6, с. 40]. Випадки супроводження товару в дорозі його власником стали зустрічатися дедалі рідше. Останній замінив себе спеціальною уповноваженою особою – суперкарго (англ. *supercargo*) [6, с. 283, 299], яка передає товар власникові судна. Після приходу судна до місця призначення суперкарго сприяв швидкій організації комерційних робіт (замовлення портових бригад вантажників, понаднормових робіт, складання графіку обробки судна в порту).

Із розвитком міжнародної торгівлі ринки розширювалися й віддалялися від місця виробництва товарів. Відкрилися широкі можливості для застосування морського страхування. Розширювалася й територіальна діяльність купців (англ. – *merchant*, нім. – *Kaufmann*, фр. – *commerçant*). Це не дозволяло їм, як раніше, особисто виконувати всі операції й вимоги місцевих органів влади, потрібні для виконання завантажувальних і вивантажувальних робіт під час знаходження судна в порту перебування. Купці зверталися до послуг третіх осіб – місцевих посередників. Такі посередники мали різні назви. У державах континентальної Європи їх називали повіреними, комісіонерами, маклерами, в Англії – агентами, брокерами, факторами. Вони не виступали стороною договору купівлі-продажу товару та договору морського перевезення вантажу, проте без їхньої допомоги торговельний обіг ставав неможливим. Так у морському торговельному судноплаванні виник інститут представництва. Купці створювали різноманітні форми договірних зв'язків із представниками [3, с. 166].

У XVIII ст. законодавства держав Центральної й Північної Європи та Каліфорнії [7, с. 88-157] ще не відмовилися від поняття «власник судна» [8, с. 119]. Однак у французькій і німецькій судовій практиці поряд із термінами «власник» та «власник судна» з'явився термін «фрахтувальник» (нім. – *Verfrachter*, фр. – *fréteur*) [3, с. 166].

У другій половині XIX ст. на фрахтовому ринку почали з'являтися підприємці, які зобов'язувалися виконувати морські перевезення певної кількості вантажу за обумовлену платню та в обумовлені терміни. У США їх називали *freight-contractors*, в Європі, зокрема в Німеччині – *Transportübernehmer*. Часто вони самі не мали власних суден, а винаймали їх в інших судновласників, граючи при цьому на різниці фрахтових ставок [6, с. 283, 286]. У такий спосіб поступово відбувалося відокремлення особи власника судна від особи, що фактично здійснює перевезення вантажу. Пройде небагато часу й ця особа буде названа в законодавстві «перевізником».

Купці XVII ст. в операціях із коносаментами почали застосовувати юридично-технічні засоби вексельного права: складання документа приказу та індосамент, видачу коносаменту в декількох екземплярах, правило, що виконання зобов'язання за одним екземпляром погашає зобов'язання за іншими екземплярами (*clausula cassatoria*) [4, с. 17]. Тим самим була закладена передумова для появи фігури держателя коносаменту. Застосування юридично-технічних засобів спочатку закріпилося у формі звичаю торговельного права. У 1794 р. зазначений звичай увійшов до англійського права шляхом закріплення в рішенні у справі *Lickbarrow v. Mason* [3, с. 168].

До початку XIX ст. у торговельний обіг увійшла особа держателя цінного паперу (англ. – *holder*, нім. – *Inhaber*, фр. – *porteur*), а до морської торгівлі – особа держателя коносаменту (англ. – *Holder of the Bill of Lading*). У зовнішній торгівлі склався особливий вид договору купівлі-продажу товарів, пов'язаний із використанням морського транспорту, спочатку FOB (*free on board*), а потім CIF (*cost, insurance and freight*). Це були особливі торгові угоди, що базувалися на пересилці документів. Для продажу товарів «за документами» було створено банківську систему з використанням нових форм розрахунків (акредитив, інкасо) [3, с. 169].

Щоб виконати зобов'язання з перевезення в межах договору купівлі-продажу товару відтепер необхідно було укласти договір морського перевезення вантажу.

Такий договір виявляється важливим засобом реального виконання договору купівлі-продажу товару. У договорі купівлі-продажу товару на умовах FOB судно фрахтує покупець товару, а в договорі CIF – продавець товару. У межах договору морського перевезення вантажу зазначені особи отримують інші найменування: продавець у договорі CIF стає відправником вантажу (англ. – *shipper*, нім. – *Sender*, фр. – *consignor*), а покупець у договорі FOB – отримувачем вантажу (англ. – *consignee*, нім. – *Frachempfänger*). У перевізному документі вказуються ім'я та прізвище відправника вантажу, а для отримувача вантажу – ім'я, прізвище та місце проживання (*residual address*) [8, с. 114]. Отримувачем або відправником вантажу може бути лише одна фізична або юридична особа.

Виокремлення цих фігур в якості осіб, наділених правами й обов'язками перед перевізником, стало практичною необхідністю в торговельному мореплаванні.

Перевізник не цікавився внутрішніми договірними відносинами цих осіб. Його цікавила лише та особа, яка уклала з ним договір морського перевезення вантажу; передала вантаж для перевезення; погодилася фігурувати в коносаменті в якості відправника вантажу, тобто бути стороною договору морського перевезення.



У 1921 р. було завершено підготовку Гаазьких правил². У процесі їхньої розробки увага зверталася на те, що особами, які експлуатують судно, є не лише їхні власники, а й інші підприємці. У зв'язку із цим делегаціями Франції та Бельгії було запропоновано замінити існуючий термін «власник судна» на новий термін – «перевізник» (англ. – *carrier*, нім. – *Beförderer*, фр. – *transporteur*). Делегації держав англосаксонської системи права погодилися з такою пропозицією за умови визначення нового терміна. Це було зроблено спочатку в Гаазьких правилах, а потім у Міжнародній конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент від 25 серпня 1924 р. (далі за текстом – Брюссельська конвенція 1924 р. або Гаазькі правила) [9]. Визначення збереглося до наших часів: «Перевізник включає власника судна або фрахтівника, що виступають стороною в договорі перевезення із фрахтувальником» (п. «а» ст. 1 Гаазьких правил).

Із тексту Гаазьких правил можна виокремити коло осіб, на яких розраховані їхні положення. До їхнього числа належать перевізник, відправник, отримувач, держатель коносаменту. Роз'яснення до Гаазьких правил містить лише термін «перевізник». Завдяки цьому роз'яснення набуло нормативного значення. Це значною мірою полегшує користування Гаазькими правилами, особливо в ситуаціях, коли термін «перевізник» застосовується в різних частинах правил. Наприклад, слово «включає» передбачає, що вказівка на власника судна або фрахтівника не є вичерпною. Поряд із цими двома особами в якості перевізника можуть розглядатися й інші особи. Із визначення постає, що будь-яка особа, яка зобов'язується виконати перевезення, вважається перевізником незалежно від того, належить їй судно за правом власності або ж вона користується судном на основі іншого правового титулу. При цьому в самих Гаазьких правилах йдеться лише про чартер (ст. 5) як про можливий правовий титул. Однак таких підстав може бути більше – договір оренди, а якщо мова йде про чартер, то може мати місце укладення тайм-чартеру або бербоут-чартеру.

У німецькому праві, праві скандинавських країн, праві Нідерландів та у фламандському кодексі бельгійського морського закону продовжував зберігатися старий термін «фрахтувальник» (нім. – *Verfrachter*, голл. – *bortfraktaren*). Проте його почали сприймати в якості «перевізника». В італійському праві у зв'язку з проведеною в 1942 р. класифікацією морських договорів на договори оренди суден, фрахтування та перевезення своє визначення отримують такі поняття, як «власник судна», «судновласник» та «перевізник» [3, с. 170].

У Брюссельській конвенції 1924 р. не дається визначення терміна «відправник вантажу», на відміну від терміна «перевізник», хоча власне термін «відправник» зустрічається в тексті конвенції 20 разів. Вочевидь, це зроблено для того, щоб визначення змісту поняття «відправник вантажу» в конкретних ситуаціях відбувалося за волею сторін договору морського перевезення вантажу. На практиці як до, так і після прийняття в 1921 р. Гаазьких правил коносаменти судноплавних компаній містили терміни «перевізник» і «купець». Якщо «перевізник» визначався як сторона, від імені якої підписаний коносамент, то слово «купець» мало збірне значення та включало широке коло осіб – відправників та отримувачів вантажів, консигнаторів, держателів коносаменту і власників вантажів³.

Судновласники країн Латинської Америки зазвичай визначали в коносаментах одразу всіх трьох осіб. Так, у типовому бланку коносаменту Латиноамериканської асоціації судновласників містилися наступні визначення: «Перевізник – це фізична або юридична особа, зазначена на лицьовій стороні цього коносаменту в якості особи, що прийняла вантаж для завантаження, незалежно від того, чи є вона судновласником та/або управляючим судна, або фрахтівником та/або управляючим судна, на яке було завантажено товар, а також незалежно від того, чи надане вищезазначене судно в її розпорядження на основі будь-якого іншого договору відповідно до морського права.

Відправник вантажу означає фізичну чи юридичну особу, корпорацію або торговельну компанію, зазначену на лицьовій стороні цього коносаменту в якості відправника вантажу, а також особу, за чий рахунок відправляється товар, власника товару чи адресата, або будь-якого індосатора чи законного держателя коносаменту, або будь-яку особу, зацікавлену в отриманні вантажу.

Отримувач вантажу включає в себе, окрім особи, зазначеної в такій якості на лицьовій стороні коносаменту, будь-яку особу, що або має право отримати вантаж, зазначений у коносаменті, або безпосередньо із судна, або зі складу, або це законний держатель даного коносаменту чи будь-яка особа, зацікавлена в отриманні вантажу» [10].

Відсутність визначення терміна «отримувач вантажу» пояснюється тим, що положення Гаазьких правил застосовуються лише до договору морського перевезення вантажу, посвідченого коносаментом, тобто цінним папером, що має якості матеріального і процесуального характеру. Оборотної характер коносаменту не дозволяє перевізникові заздалегідь знати, якій особі буде переданий коносамент та яка особа, відповідно, виступатиме кредитором. За виконанням зобов'язання до перевізника звертається тримач коносаменту, а не отримувач вантажу [3, с. 172].

Визначення перевізника й купця зникли з коносаментів європейських судноплавних компаній лише наприкінці 70-х рр. XX ст. Цьому, зокрема, сприяло введення до торговельної практики коносаментів у скороченій формі (так званих *Short form bills of lading*).



Відповідно до ст. 1 Конвенції Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів від 31 березня 1978 р. (Гамбурзькі правила) [11] перевізником є будь-яка особа, яка або від імені якої з відправником вантажу укладено договір морського перевезення вантажу. Водночас Гамбурзькі правила вводять інше визначення – «фактичний перевізник». Фактичним перевізником є будь-яка особа, якій перевізником доручено здійснення перевезення вантажу або частини перевезення, вона включає будь-яку іншу особу, якій доручено таке здійснення перевезення (ч. 2 ст. 1).

Сьогодні законодавство України не містить прямого визначення морського перевізника, однак таке визначення може бути сформульоване шляхом тлумачення відповідних норм українського законодавства.

Так, ст. 909 Цивільного кодексу України [12] (далі за текстом – ЦК) містить положення про те, що за договором перевезення вантажу одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довірений їй другою стороною (відправником) вантаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачеві). Відповідно, перевізником у загальному значенні, що надається ЦК, є особа, яка має здійснити доставку вантажу до пункту призначення відповідно до умов договору перевезення вантажу.

Правовідносини в галузі торговельного мореплавства в Україні регулюються Кодексом торговельного мореплавства [13] (далі за текстом – КТМ). КТМ виокремлює дві категорії осіб, які здійснюють перевезення вантажів морем, а саме фрахтівника та безпосередньо перевізника. Відповідно до ст. 133 КТМ за договором морського перевезення вантажу перевізник або фрахтівник зобов'язується перевезти доручений йому відправником вантаж із порту відправлення до порту призначення та видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачу). При цьому фрахтівником буде визнаватися особа, яка є стороною договору фрахтування судна, або іншими словами – чартеру. При цьому ст. 135 КТМ визначає, що правовідносини між перевізником та одержувачем вантажу визначаються коносаментом.

З вищевказаного можна дійти висновку, що хоч ані ЦК, ані КТМ не містять визначення перевізника, проте шляхом тлумачення відповідних норм КТМ можна визначити морського перевізника як особу, яка відповідно до умов коносаменту несе зобов'язання щодо перевезення дорученого їй відправником вантажу з порту відправлення до порту призначення та видачі такого вантажу особі, уповноваженій на одержання вантажу (одержувачеві).

Висновки. Питання з'ясування змісту поняття «морського перевізника» з'явилося в юридичній доктрині і практиці з появою торговельного судноплавства. Зважаючи на те, що морський перевізник був і залишається основним суб'єктом відносин із перевезення вантажів, розуміння того, яка особа вважається морським перевізником, є надзвичайно важливим насамперед для інституту відповідальності морського перевізника.

В античні часи перевізником виступав власник судна, який міг взяти на борт свого судна вантаж третьої особи та здійснити його перевезення на безоплатній основі. Перші угоди про перевезення вантажів морем почали з'являтися в Середньовіччі паралельно з пожвавленням торговельного мореплавства. Однак на цьому етапі перевізником продовжував виступати власник судна, який укладав договір перевезення безпосередньо із власником вантажу (купцем) без залучення посередників. Відповідно, в законодавстві багатьох держав поняття перевізника тривалий час асоціювалося із власником судна. У XVIII ст. в законодавстві європейських держав починає закріплюватися термін «фрахтувальник», що стало початком появи сучасного інституту морського перевізника, який далеко не завжди є власником судна.

Остаточою сучасною концепцією морського перевізника укорінилася в західній юридичній практиці з поширенням договору морського перевезення вантажу у формі коносаменту. Загальносвітове визнання, яке отримав коносамент в якості зручної форми договору перевезення, який також має властивості оборотного товаророзпорядчого документа, призвело до того, що в 1924 р. на універсальному рівні було прийнято Гаазькі правила. Саме вони закріпили визначення морського перевізника, яке є актуальним і сьогодні: «Перевізник включає власника судна або фрахтівника, що виступають стороною в договорі перевезення із фрахтувальником».

Сучасне законодавство України в галузі торговельного мореплавства, на жаль, не містить нормативного визначення поняття «морський перевізник». У даній статті на основі аналізу норм міжнародних нормативно-правових актів, норм ЦК та КТМ дається спроба запропонувати визначення морського перевізника, яке може бути сприйняте під час реформування вітчизняного законодавства в галузі торговельного мореплавства: *перевізником є особа, яка відповідно до умов коносаменту несе зобов'язання щодо перевезення дорученого їй відправником вантажу з порту відправлення до порту призначення й видачі такого вантажу особі, уповноваженій на одержання вантажу (одержувачеві).*

¹ Морський статут Фінляндії, Норвезький закон про мореплавство, Німецьке торговельне уложення, Італійське уложення про торговельний флот, Іспанське торговельне уложення, Португальське торговельне уложення, Каліфорнійське цивільне уложення.



Список використаних джерел:

1. Колобова К.М. К вопросу о судовладении в Древней Греции // Известия государственной истории материальной культуры. – Вып. 61. – Л. : ГАИМК, 1933. – 99 с.
2. Федоров А.Ф. Вексельное право. – Одесса : «Экономическая» типография, 1906. – 721 с.
3. Кокин А.С. Международная морская перевозка груза: право и практика. – 2-е изд. – М. : Информатик Медиа, 2012. – 784 с.
4. Кокин А.С. Товарораспорядительные бумаги в международной морской торговле (правовые вопросы). – М. : Известия, 1994. – 255 с.
5. Bennet W.P. The History and Present Position of the Bill of Lading as a Document of Title to Goods. – Cambridge University Press, 1914. – 101 p.
6. Шершеневич Г.Ф. Учебник торгового права. – 9-е изд. – М. : Московское Научное Издательство, 1919. – 389 с.
7. Министерство торговли и промышленности. Уложение о торговом мореплавании. Проект с объяснениями. – СПб. : Типография В.С. Борозина, 1911. – Т. 1. – 420 с.
8. Германское торговое уложение (Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch) / пер. с нем. Л.Л. Брейтфксу. – СПб. : Издание К.Л. Риккера, 1889. – 242 с.
9. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 року // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_221.
10. Доповідь секретаріату ЮНКТАД «Про коносаменти» 1971 р. – Doc. TD/B/C.4/ISL/6/Rev.1.P.1.
11. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів 1978 року // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_391.
12. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 р. № 435-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 340. – Ст. 356.
13. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. № 176/95-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 47. – Ст. 349.

² Прийняті у 1921 р. у Гаазі (Нідерланди) на сесії Асоціації міжнародного права. Спершу були призначені для добровільного застосування учасниками перевезень шляхом посилання на них у коносаментах, пізніше лягли в основу Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент від 25 серпня 1924 р.

³ Наприклад, коносамент Балтійської та міжнародної морської ради (БІМКО) «Combiconbill» в редакції 1995 р.

