

Энциклопедия юридическая в 15 томах

Том 8 (К-Л)

Рудольф Хачатуров

**Энциклопедия юридическая
в 15 томах. Том 8 (К-Л)**

«Издательские решения»

Хачатуров Р. Л.

Энциклопедия юридическая в 15 томах. Том 8 (К-Л) /
Р. Л. Хачатуров — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-905851-5

Энциклопедия содержит термины, категории и правовые положения, известные науке, законодательной и правоприменительной практике. В ней представлены все юридические дисциплины и отрасли российского, зарубежного и международного права. Дается характеристика правовых систем более 100 стран. Содержит обширную информацию об ученых-правоведах. Предназначена для преподавателей, аспирантов, докторантов, студентов высших учебных заведений, а также всех интересующихся тематикой настоящей энциклопедии.

ISBN 978-5-44-905851-5

© Хачатуров Р. Л.
© Издательские решения

Содержание

ПРИНЯТЫЕ СОКРАЩЕНИЯ	6
О СОСТАВИТЕЛЕ	7
К	9
КО	9
Конец ознакомительного фрагмента.	126

Энциклопедия юридическая в 15 томах

Том 8 (К-Л)

Составитель – Р. Л. Хачатуров

Составитель Рудольф Леонович Хачатуров

ISBN 978-5-4490-5851-5

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

ПРИНЯТЫЕ СОКРАЩЕНИЯ

АПК РФ – Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации.

БК РФ – Бюджетный кодекс Российской Федерации.

ВзК РФ – Воздушный кодекс Российской Федерации.

ВК РФ – Водный кодекс Российской Федерации.

ГС РФ – Градостроительный кодекс Российской Федерации.

ГК РФ – Гражданский кодекс Российской Федерации.

ГПК РФ – Гражданско-процессуальный кодекс Российской Федерации.

ДУ ВС РФ – Дисциплинарный устав Вооруженных Сил Российской Федерации.

ЖК РФ – Жилищный кодекс Российской Федерации.

ЗК РФ – Земельный кодекс Российской Федерации.

КоАП РФ – Кодекс об административных правонарушениях Российской Федерации.

КТМ РФ – Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации.

ЛК РФ – Лесной кодекс Российской Федерации.

НК РФ – Налоговый кодекс Российской Федерации.

РФ – Российская Федерация.

СК РФ – Семейный кодекс Российской Федерации.

ТК РФ – Таможенный кодекс Российской Федерации.

ТрК РФ – Трудовой кодекс Российской Федерации.

УИК РФ – Уголовно-исполнительный кодекс Российской Федерации.

УК РФ – Уголовный кодекс Российской Федерации.

УПК РФ – Уголовно-процессуальный кодекс РФ.

ФЗ – Федеральный закон.

ИП – Источники права / сост., науч. ред. Р. Л. Хачатуров. Вып. 1—22. Тольятти, 1996 – 2003.

ПН – Правовая наука и юридическая идеология России. Энциклопедический словарь биографий и автобиографий. В 4 томах / Ответ. редактор и рук-ль авторского коллектива В. М. Сырых. Москва, 2015.

ПП – Памятники российского права: в тридцати пяти томах / руководитель авторского коллектива, соавтор и редактор издания Р. Л. Хачатуров. М.: Изд-во «Юрлитинформ», 2013 —2017.

ЮЭ – Хачатуров Р. Л. Юридическая энциклопедия в 5-ти томах. Тольятти: ВУиТ, 2003 —2005.

О СОСТАВИТЕЛЕ



Хачатуров Рудольф Левонович – Заслуженный работник высшей школы Российской Федерации, доктор юридических наук, профессор.

В 1967 г. окончил юридический факультет Иркутского госуниверситета, в котором работал с 1967 по 1975 год.

В 1970 г. защитил кандидатскую диссертацию. В 1971 г. ему было присвоено ученое звание доцента.

В 1988 г. защитил докторскую диссертацию, а в 1990 г. получил звание профессора.

В период с 1975 по 1980 гг. работал в Омском государственном университете доцентом, заместителем декана, заведующим кафедрой теории и истории государства и права юридического факультета.

В 1980 г. был назначен на должность начальника кафедры общеправовых дисциплин Тбилисского факультета Московской высшей школы МВД СССР.

С 1995 г. по 2007 г. работал заведующим кафедрой теории и истории государства и права, с 1999 г. по 2007 г. – проректор по научно-исследовательской работе Волжского университета им. В. Н. Татищева.

В 2007 году перешел на работу в Тольяттинский государственный университет, где основал Институт права и до 2013 г. являлся первым его директором. В настоящее время профессор кафедры теории и истории государства и права ТГУ.

Стаж научно-педагогической работы в вузах составляет 50 лет.

Р. Л. Хачатуров – автор свыше 400 научных, учебных, методических и редакторских работ.

Считается основателем школы права в г. Тольятти.

Сферу его научных интересов составляют проблемы теории государства и права, истории государства и права и международного права.

Образовал свою научную школу по общей теории юридической ответственности.

В число наиболее значимых работ Р. Л. Хачатурова входят: «Некоторые методологические и теоретические вопросы становления древнерусского права» (Иркутск, 1974, 11,75 п.л.); «Становление древнерусского права (М., ИНИОН, 1987, 15 п.л.); «Договоры Руси с Византией» (М., ИНИОН, 1987, 9 п.л.); «Становление права. На материале Киевской Руси» (Тбилиси, 1988, 16,5 п.л.); «Мирные договоры Руси с Византией» (М., Изд-во «Юридическая литература», 1988, 8 п.л.); «Юридическая ответственность» (в соавторстве) (Тольятти, 1995, 12,5 п.л.); «Византия и Русь» (Тольятти, 1995, 6 п.л.); «Ответственность в современном международном праве» (Тольятти, 1996, 6 п.л.); «Русская Правда» (Тольятти, 2002, 9 п.л.); «Юридическая энциклопедия в 5-ти томах» (Тольятти, 2003—2005, 280 п.л.); «Источники права» (составитель и научный редактор) (Тольятти, 1996—2007, выпуски 1—25, 280 п.л.); «Правовые системы: словарь-справочник» (Тольятти, 2007, 22 п.л.); «Юридические термины и понятия» (Тольятти, 2008, 26 п.л.); «История государства и права» (учебное пособие) (Тольятти, Изд-во ТГУ, 2007, 15,5 п.л.); «Краткий юридический словарь» (учебное пособие) (Тольятти, Издательство ТГУ, 2007, 19 п.л.); «Общая теория юридической ответственности» (в соавторстве) (СПб. 2007, 60 п.л.); «Правонарушения и юридическая ответственность в истории феодального права России в период с IX по XV вв.» (в соавторстве) (Самара, 2011, 23,75 п.л.); «Антология юридической ответственности в пяти томах» / руководитель авторского коллектива, соавтор и редактор Р. Л. Хачатуров (Самара, Изд-во «Ас Гард», 2012, 200 п.л.); «Памятники российского права: в тридцати пяти томах» / руководитель авторского коллектива, соавтор и редактор Р. Л. Хачатуров (М., Изд-во «Юрлитинформ», 2013—2017); «Меры юридической ответственности» (в соавторстве) (М., «Инфра-М Риор», 2014, 14 п.л.); «Научная школа юридической ответственности Тольяттинского государственного университета» (в соавторстве) (Тольятти, 2015); «Юридическая ответственность: философский, социологический, психологический и межотраслевой аспекты» (в соавторстве / под общ. ред. Р. Л. Хачатурова) (М., Изд-во «Юрлитинформ», 2017, 37,5 п.л.); «Отрасли законодательства и отрасли права Российской Федерации» / соавтор и редактор издания (М., Изд-во «Юрлитинформ», 2017, 36,5 п.л.); «Институты ответственности в международном праве» (в соавторстве / под ред. Р. Л. Хачатурова) (М., Изд-во «Юрлитинформ», 2017, 19 п.л.).

Под редакцией Р. Л. Хачатурова опубликовано более 50 монографий. Он являлся ответственным редактором научного сборника «Вестник Волжского университета им. В. Н. Татищева» (выпуски 1—67, Тольятти, 1998—2007). Р. Л. Хачатуров – ответственный редактор научного сборника «Актуальные проблемы юридической науки» (ТГУ). Редактор научного сборника «Вектор науки Тольяттинского государственного университета. Серия: Юридические науки».

Р. Л. Хачатуров подготовил 37 кандидатов и 5 докторов юридических наук.

К

КО

КОДЕКСА ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ СОЮЗА ССР 1968 Г.

Глава I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1. Кодекс торгового мореплавания Союза ССР регулирует отношения, возникающие из торгового мореплавания.

Под торговым мореплаванием в настоящем Кодексе понимается деятельность, связанная с использованием судов для перевозки грузов, пассажиров, багажа и почты, для рыбных и иных морских промыслов, добычи полезных ископаемых, производства буксирных, ледокольных и спасательных операций, а также для других хозяйственных, научных и культурных целей.

Статья 2. Перевозка и буксировка между портами СССР одного и того же моря (малый каботаж) и разных морей (большой каботаж) осуществляются судами, плавающими под Государственным флагом Союза ССР.

Изъятия из этого правила могут быть установлены Советом Министров СССР.

В отношении каботажа рассматриваются как одно море:

- 1) Черное и Азовское моря;
- 2) Белое море и Северный Ледовитый океан;
- 3) Японское, Охотское и Берингово моря.

Статья 3. Перевозка и буксировка между портами СССР и иностранными портами могут осуществляться как судами, плавающими под Государственным флагом Союза ССР, так и, при условии взаимности, судами, плавающими под иностранным флагом.

Статья 4. Основными органами, в оперативном управлении которых находятся морские суда, используемые для перевозки грузов, пассажиров, багажа и почты, являются морские пароходства, подведомственные Министерству морского флота СССР.

Суда, используемые для рыбных и иных морских промыслов, находятся в оперативном управлении организаций рыбной промышленности, руководство которыми осуществляется Министерством рыбного хозяйства СССР. В ведении других министерств и ведомств могут находиться суда, используемые для добычи полезных ископаемых, транспортного строительства, для иных хозяйственных, научных и культурных целей, а также суда смешанного плавания (река – море), используемые для перевозок грузов и пассажиров.

Статья 5. Министерство морского флота СССР в соответствии с настоящим Кодексом, иными актами действующего законодательства и международными договорами, в которых участвует СССР, издает в пределах своей компетенции обязательные для всех министерств, ведомств, организаций и граждан правила, инструкции и положения по вопросам торгового мореплавания.

Правила перевозки грузов, пассажиров и багажа Министерством морского флота СССР разрабатываются с участием Советов Министров союзных республик и заинтересованных министерств и ведомств СССР.

Правила перевозки почты утверждаются Министерством морского флота СССР по согласованию с Министерством связи СССР.

Правила перевозки грузов в прямом смешанном и прямом водном сообщении утверждаются Министерством морского флота СССР совместно с министерствами и ведомствами, в ведении которых находятся соответствующие виды транспорта.

Статья 6. Государственный надзор за торговым мореплаванием в СССР возлагается на Министерство морского флота СССР, осуществляющее контроль за соблюдением законодательства о торговом мореплавании, а также относящихся к торговому мореплаванию международных договоров, в которых участвует СССР, надзор за состоянием морских путей, общее руководство государственной регистрацией морских судов, дипломированием специалистов морского флота, спасательной и лоцманской службой.

Статья 7. Технический надзор за морскими судами и их классификация, независимо от ведомственной принадлежности судна, осуществляются Регистром СССР согласно статье 29 настоящего Кодекса.

Регистр СССР издает правила, относящиеся к постройке судов, использованию материалов в судостроении, оборудованию, а также снабжению морских судов спасательными, противопожарными и другими средствами, и осуществляет надзор за соблюдением этих правил при проектировании, постройке и эксплуатации судов.

Регистр СССР имеет право при невыполнении его правил и требований запрещать эксплуатацию судов, судовых механизмов, устройств и других судовых технических средств.

Регистр СССР действует на основании устава, утверждаемого Министром морского флота СССР.

Статья 8. Отвод земельных и водных участков и строительство в зоне действия средств навигационной обстановки морских путей должны быть согласованы с Министерством обороны СССР и Министерством морского флота СССР, а в случаях, предусмотренных статьей 64 настоящего Кодекса (пункт 9), – с соответствующим морским портом.

Организации и граждане, нарушившие правило, содержащееся в настоящей статье, обязаны по требованию Министерства обороны СССР или Министерства морского флота СССР произвести в указанный ими срок за свой счет снос, перенос или необходимые изменения зданий и сооружений, создающих помехи действию средств навигационной обстановки.

Статья 9. Под судном в настоящем Кодексе понимается самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое:

- 1) для перевозки грузов, пассажиров, багажа и почты, для рыбного или иного морского промысла, добычи полезных ископаемых, спасания судов, терпящих бедствие на море, буксировки других судов и иных плавучих объектов, производства гидротехнических работ или подъема затонувшего в море имущества;
- 2) для несения специальной службы (для охраны промыслов, санитарной и карантинной служб и т.п.);
- 3) для научных, учебных и культурных целей;
- 4) для спорта;
- 5) для иных целей.

Статья 10. Судовладельцем в смысле настоящего Кодекса признается лицо, эксплуатирующее судно от своего имени, независимо от того, является ли оно собственником судна или использует его на ином законном основании.

Статья 11. Правила настоящего Кодекса распространяются:

на морские суда – во время их плавания как по морским путям, так и по рекам, озерам, водохранилищам и другим водным путям, поскольку специальным законом или соглашением СССР с другим государством не установлено иное;

на суда внутреннего плавания – во время их следования по морским путям, а также по рекам, озерам, водохранилищам и другим водным путям при осуществлении перевозки с заходом в иностранный морской порт и в случаях, предусмотренных статьями 252 и 260 настоящего Кодекса.

Статья 12. Правила настоящего Кодекса, за исключением случаев, прямо в нем предусмотренных, не распространяются на суда, плавающие под военно – морским флагом.

К морским воинским перевозкам правила настоящего Кодекса применяются в части, не предусмотренной специальным законодательством, регулирующим эти перевозки.

Статья 13. К перевозкам в прямом смешанном и прямом водном сообщении, осуществляемым с участием морского транспорта, правила настоящего Кодекса применяются в случаях, прямо в нем указанных, а также в части, не предусмотренной специальным законодательством, регулирующим эти перевозки.

Статья 14. Правила настоящего Кодекса применяются:

1) содержащиеся в главе II «Судно» (за исключением статьи 38) и в главе III «Экипаж судна» – к судам, плавающим под Государственным флагом Союза ССР;

2) содержащиеся в главе IV «Морской порт» – к морским невоенным портам СССР;

3) содержащиеся в главе V «Государственные морские лоцманы» – к отношениям, возникающим в связи с проводкой судов на подходах к портам, указанным в пункте 2 настоящей статьи, в пределах вод этих портов, а также между этими портами;

4) содержащиеся в главе VI «Затонувшее в море имущество» – к отношениям, возникающим в связи с имуществом, затонувшим в пределах территориальных или внутренних морских вод СССР;

5) содержащиеся в главе VII «Планирование и организация перевозок грузов» – к отношениям между советскими государственными, кооперативными и общественными организациями;

6) содержащиеся в главе XIII «Общая авария» – в случаях перевозки груза на судне, плавающем под Государственным флагом Союза ССР, а также на судне, плавающем под иностранным флагом, когда оно заканчивает рейс в порту СССР;

7) содержащиеся в главе XIV «Возмещение убытков от столкновения судов» и в главе XV «Вознаграждение за спасение на море» – в случаях, когда спор рассматривается в СССР, с тем, однако, что к спорам о распределении вознаграждения между судовладельцем и экипажем судна, а также между членами экипажа применяется закон флага судна, оказавшего помощь;

8) содержащиеся в главе XVI «Пределы ответственности судовладельца» – к судовладельцам, суда которых плавают под Государственным флагом Союза ССР;

9) содержащиеся в главе XVII «Привилегированные требования» – в случаях, когда спор рассматривается в СССР;

10) содержащиеся в главе XVIII «Морские протесты» (за исключением статьи 292) – в случаях, когда морской протест заявляется нотариусу или иному должностному лицу СССР;

11) содержащиеся в главе XIX «Претензии и иски» – в тех случаях, когда соответствующие отношения подлежат действию правил настоящего Кодекса; однако статьи 294 –

304 применяются только к отношениям между советскими государственными, кооперативными и общественными организациями, к их отношениям с гражданами Союза ССР и с находящимися в СССР иностранными гражданами.

Права и обязанности сторон по договору морской перевозки груза (глава VIII), договору морской перевозки пассажира (глава IX), договору фрахтования судна на время (глава X), договору морской буксировки (глава XI) и договору морского страхования (глава XII) определяются по законам места заключения договора, если иное не установлено соглашением сторон (статья 15 настоящего Кодекса). Место заключения договора определяется по советскому закону.

Правила, содержащиеся в главе VIII «Договор морской перевозки груза», применяются к отношениям между советскими государственными, кооперативными и общественными организациями, поскольку иное не вытекает из главы VII настоящего Кодекса.

Статья 15. Включение в договоры, предусмотренные настоящим Кодексом, условий о применении иностранных законов и обычаев торгового мореплавания допускается в случаях, когда стороны могут в соответствии с настоящим Кодексом отступать от установленных им правил.

Иностранный закон не применяется, если его применение противоречило бы основам советского строя.

Статья 16. Связанный с торговым мореплаванием имущественный спор, в котором участвует иностранный гражданин или иностранная организация, может быть по соглашению сторон передан на рассмотрение иностранного суда или арбитража.

Статья 17. Если международным договором, в котором участвует СССР, установлены иные правила, чем те, которые содержатся в настоящем Кодексе, применяются правила международного договора.

Статья 18. К гражданским, административным и иным правоотношениям, возникающим из торгового мореплавания и не регулируемым настоящим Кодексом, соответственно применяются правила гражданского, административного или иного законодательства Союза ССР и союзных республик.

Комментарий

В общих положениях настоящего Кодекса закреплены основные, наиболее важные начала его применения, а также применения иностранных законов к отношениям между советскими и иностранными организациями.

Отличительной особенностью настоящего Кодекса по сравнению с Кодексом торгового мореплавания 1929 г. является приведенное в нем определение торгового мореплавания, содержащееся в ст.1., под которым понимается «деятельность, связанная с использованием судов для перевозки грузов, пассажиров, багажа и почты, для рыбных и иных промыслов, добычи полезных ископаемых, производства буксирных, ледакольных и спасательных операций, а также для других хозяйственных, научных и культурных целей».

Основным признаком такой деятельности выступает обязательное наличие морского судна как средства ее осуществления. Деятельность, осуществляемая на море без использования судов (например, эксплуатация стационарных буровых платформ, технических средств, закрепленных на морском дне и т.п.), не относится к мореплаванию.

Под судном понимается самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое для целей торгового мореплавания (ст. 9). Из этого следует, что судном может быть признано только «сооружение», т. е. искусственно и целенаправленно созданный объект (напри-

мер, естественный предмет, оказавшийся в море, не может быть признан сооружением). Судном может быть также только «плавающее» сооружение, предназначенное именно для плавания, а не оказавшееся в море в данный момент (например, незатонувший груз).

Отдельная статья Кодекса посвящена понятию «судовладелец». Для признания того или иного лица судовладельцем необходимо наличие двух признаков. Во-первых, лицо должно эксплуатировать судно от своего имени (например, морское пароходство, порт). Во-вторых, такое лицо должно эксплуатировать судно на законном основании (например, на праве собственности, праве оперативного управления).

Основная масса морских судов находилась в собственности государства, при этом в качестве судовладельцев таких судов выступали различные специализированные государственные организации, за которыми эти суда закреплялись на праве оперативного управления.

Настоящий Кодекс рассчитан на регулирование отношений, возникающих в деятельности транспорта и являющихся комплексными по своему характеру: в них сочетаются административные, гражданские и иные элементы. Так, ст. 18, указывает, что «к гражданским, административным и иным правоотношениям, возникающим из торгового мореплавания и не регулируемым настоящим кодексом, соответственно применяются правила гражданского, административного или иного законодательства Союза ССР и союзных республик».

Эта новелла имеет большое практическое значение, поскольку обязывает в каждом конкретном случае регламентировать права и обязанности участников правоотношения, только после точного определения его правовой природы.

Например, многие организации морского транспорта (пароходства и порты) находятся между собой одновременно и в административных, и в гражданских правоотношениях. Порты состоят в административном подчинении пароходств и получают от них плановые задания по обработке судов, на них возложены некоторые функции по надзору за безопасностью мореплавания. Такие взаимоотношения строятся на административно-правовых началах. При обслуживании судов, принадлежащих пароходствам (например, снабжении их топливом, продовольствием, пресной водой и т. д.), порты и пароходства выступают в качестве равноправных контрагентов и, следовательно, находятся в гражданских правоотношениях.

Особенностью торгового мореплавания является его международный характер. Советские пароходства функционируют не только в пределах СССР, но и во внешнеторговом обороте с участием иностранных компаний, поскольку морской транспорт является основным экспортером транспортных услуг.

Во многих случаях торговые сделки заключаются на условиях, общепринятых в той или иной области коммерческой деятельности, поскольку этого требует практика международной морской торговли. Настоящий Кодекс предоставляет советским пароходствам такую возможность с тем, чтобы обеспечить эффективную защиту их имущественных интересов во взаимоотношениях с иностранными грузовладельцами, и поэтому он ограничивает отношения между советскими организациями от отношений с участием иностранного элемента, а также устанавливает для них дифференцированный правовой режим. При этом должна соблюдаться ст. 15, в которой говорится, что включение в договоры условий о применении иностранных законов и обычаев торгового мореплавания допускается в случаях, когда стороны могут в соответствии с настоящим Кодексом отступать от установленных им правил. При этом, иностранный закон не применяется, если его применение противоречило бы основам советского строя.

Сфера применения положений настоящего Кодекса определяется в ст. 14, нормы которой существенно различаются по своему характеру. Одни из них (пп. 2, 3, 4) определяют пределы территориального действия статей данного Кодекса, а другие (пп. 6, 7, 8 и др.) являются коллизионными нормами, устанавливающими, право какого государства подлежит применению к тем или иным отношениям, осложненным иностранным элементом.

Среди них можно выделить односторонние коллизионные нормы, которые указывают на применение исключительно советского закона для регулирования соответствующих отношений. В то же время, по сравнению с Кодексом торгового мореплавания 1929 г. увеличилось число двусторонних коллизионных норм, которые, не указывая на право конкретного государства, подлежащее применению, формулируют общий принцип, используя который, это право можно определить. Например, согласно ч. 2 п.п. 11, права и обязанности сторон по договору морской перевозки груза, договору морской перевозки пассажира, договору фрахтования судна на время, договору морской буксировки и договору морского страхования определяются по законам места заключения договора, если иное не установлено соглашением сторон. Таким образом, в качестве основного коллизионного принципа закреплён принцип автономии воли сторон, согласно которому стороны договора самостоятельно могут избрать применимое право к их отношениям. В случае если они не воспользовались такой возможностью, применяется закон места заключения договора.

В соответствии со ст. 11 правила Кодекса распространяются: на морские суда – во время их плавания, как по морским путям, так и по рекам, озерам, водохранилищам, поскольку специальным законом или соглашением СССР с другим государством не будет установлено иное; на суда внутреннего плавания – во время их передвижения по морским путям, а также по рекам, озерам, водохранилищам и т. д. при осуществлении перевозки с заходом в иностранный морской порт и в случаях, предусмотренных специальными нормами настоящего Кодекса (ст. ст. 252 и 260).

Данное положение имеет большое практическое значение, поскольку раньше в практике торгового мореплавания и перевозок грузов по морским водным путям на судах внутреннего плавания или на морских судах по внутренним водным путям нередко возникали споры о том, законодательством какого вида транспорта следует руководствоваться в том или другом случае.

Настоящая Глава регулирует также порядок издания нормативных актов по вопросам торгового мореплавания (ст. 5), содержит правила, относящиеся к осуществлению государственного надзора за торговым мореплаванием (ст. 6) и технического надзора за морскими судами, их классификации, компетенции Регистра СССР (ст. 7).

Глава II. СУДНО

Статья 19. Суды в СССР находятся в собственности государства либо в собственности колхозов, иных кооперативных или общественных организаций.

В личной собственности граждан могут находиться суда валовой вместимостью не более 10 регистровых тонн, предназначенные для удовлетворения их материальных и культурных потребностей. Суды, находящиеся в личной собственности граждан, не могут использоваться для извлечения нетрудовых доходов.

Статья 20. На суда, находящиеся в собственности Советского государства, не может быть наложен арест или обращено взыскание без согласия Совета Министров СССР.

Статья 21. Отчуждение иностранному государству, иностранной организации или иностранному гражданину судна, находящегося в собственности Советского государства либо колхоза, иной кооперативной или общественной организации, допускается только с разрешения Совета Министров СССР.

Статья 22. Право плавания под Государственным флагом Союза ССР предоставляется судам, находящимся в собственности:

- 1) Советского государства;
- 2) колхозов, иных советских кооперативных или общественных организаций;

3) граждан СССР.

Статья 23. Судно приобретает право плавания под Государственным флагом Союза ССР с момента внесения его в Государственный судовой реестр в одном из морских торговых или рыбных портов СССР или с момента регистрации в судовой книге.

Судно, приобретенное за границей, пользуется правом плавания под Государственным флагом Союза ССР с момента выдачи консулом СССР временного свидетельства, удостоверяющего это право и действительного до внесения судна в Государственный судовой реестр или регистрации в судовой книге, но не более одного года.

За подъем на судне Государственного флага Союза ССР без права на этот флаг виновные лица несут ответственность в установленном законом порядке.

Статья 24. Внесению в Государственный судовой реестр подлежат суда, технический надзор за которыми осуществляется Регистром СССР.

Другие суда, кроме спортивных, а также судов, находящихся в собственности колхозов либо граждан, регистрируются в судовых книгах морских торговых и рыбных портов СССР. Суда, находящиеся в собственности рыболовецких колхозов, подлежат регистрации в судовых книгах морских рыбных портов СССР.

Внесению в Государственный судовой реестр и в судовые книги не подлежат шлюпки и иные плавучие средства, которые являются принадлежностями какого-либо судна.

Порядок ведения Государственного судового реестра и судовых книг портов устанавливается Министерством морского флота СССР. Порядок внесения в Государственный судовой реестр и регистрации в судовых книгах судов рыбной промышленности устанавливается Министерством морского флота СССР по согласованию с Министерством рыбного хозяйства СССР.

Статья 25. Спортивные суда, кроме подлежащих внесению в Государственный судовой реестр, регистрируются в судовых книгах спортивных организаций в порядке, установленном Центральным советом Союза спортивных обществ и организаций СССР.

Суда, находящиеся в собственности колхозов, кроме рыболовецких колхозов и в личной собственности граждан и не подлежащие внесению в государственный судовой реестр, регистрируются в судовых книгах исполкомов местных Советов депутатов трудящихся в порядке, установленном Советами Министров союзных республик.

Статья 26. Внесение судна в Государственный судовой реестр удостоверяется свидетельством о праве плавания под Государственным флагом Союза ССР (судовой патент), а регистрация в судовой книге – судовым билетом.

За внесение судна в Государственный судовой реестр или регистрацию в судовой книге взимается установленный сбор.

Статья 27. С момента внесения судна в Государственный судовой реестр или регистрации в судовой книге все ранее сделанные записи в отношении этого судна в судовых реестрах иностранных государств Союзом ССР не признаются.

Равным образом Союзом ССР не признается внесение судна СССР в судовой реестр иностранного государства, если судно не исключено в установленном порядке из Государственного судового реестра или судовой книги.

Статья 28. Судно должно иметь свое название. Название присваивается:

1) судну, находящемуся в ведении Министерства морского флота СССР, – в порядке, установленном Министерством морского флота СССР;

2) судну, находящемуся в ведении другого министерства или ведомства, – в порядке, установленном соответствующим министерством или ведомством по согласованию с Министерством морского флота СССР;

3) судну, принадлежащему колхозу, иной кооперативной или общественной организации либо гражданину, – собственником судна по согласованию с портом, в котором судно вносится в Государственный судовой реестр, или с органом, в судовой книге которого оно регистрируется.

Статья 29. Судно может быть допущено к плаванию лишь после того, как будет установлено, что оно удовлетворяет требованиям безопасности мореплавания.

Технический надзор за всеми пассажирскими, грузо – пассажирскими, нефтеналивными и буксирными судами, а также за другими самоходными судами с главными двигателями мощностью не менее 75 л. с. и несамоходными судами валовой вместимостью не менее 80 регистровых тонн осуществляется Регистром СССР.

Технический надзор за судами, не указанными в части второй настоящей статьи, осуществляется:

1) за судами, принадлежащими рыболовецким колхозам, – органами, на которые этот надзор возложен Министерством рыбного хозяйства СССР;

2) за судами, принадлежащими другим колхозам и гражданам, -исполкомом местного Совета депутатов трудящихся, в судовой книге которого зарегистрировано судно. Порядок осуществления технического надзора за этими судами устанавливается Советами Министров союзных республик по согласованию с Министерством морского флота СССР;

3) за прочими судами – органом, на который этот надзор возложен ведомством или министерством, в ведении которого находится организация, эксплуатирующая судно.

Статья 30. Судно должно иметь следующие судовые документы:

1) свидетельство о праве плавания под Государственным флагом Союза ССР;

2) свидетельство о праве собственности на судно;

3) свидетельство о годности к плаванию;

4) мерительное свидетельство (для судов, подлежащих техническому надзору Регистра СССР);

5) список лиц судового экипажа (судовую роль);

6) судовой журнал;

7) машинный журнал (для судов с механическим двигателем);

8) санитарный журнал;

9) судовое санитарное свидетельство.

Судно, зарегистрированное в судовой книге, вместо документов, указанных в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, должно иметь судовой билет.

Статья 31. Судно, несущее специальную службу, а также спортивное судно может не иметь мерительного свидетельства. Однако судно, несущее специальную службу, может быть подвергнуто определению вместимости упрощенным способом с выдачей соответствующего удостоверения.

Судно, плавающее в портовых или прибрежных морских водах, может не иметь судового, машинного и санитарного журналов, если иное не установлено министерством, ведомством или организацией, в ведении которых находятся суда.

Статья 32. Судно должно иметь, кроме документов, предусмотренных статьей 30 настоящего Кодекса, следующие документы:

- 1) пассажирское свидетельство, если судно перевозит более 12 пассажиров;
- 2) разрешение на право пользования судовой радиостанцией и радиотелеграфный журнал, если судно имеет судовую радиостанцию;
- 3) свидетельство о грузовой марке (о наименьшей высоте надводного борта), если судно используется для целей, предусмотренных в пунктах 1 или 3 статьи 9 настоящего Кодекса.

Статья 33. Судно, выходящее в заграничное плавание, должно, кроме документов, указанных в статьях 30 и 32 настоящего Кодекса, иметь документы, предусмотренные международными договорами, в которых участвует СССР.

Статья 34. Свидетельство о праве плавания под Государственным флагом Союза ССР и свидетельство о праве собственности на судно выдаются портом, в котором судно вносится в Государственный судовой реестр. Судовой билет выдается органом, в судовой книге которого регистрируется судно.

Свидетельство о годности к плаванию выдается органом, осуществляющим технический надзор за судном.

Мерительное свидетельство, пассажирское свидетельство, свидетельство о грузовой марке, а также судовые документы, предусмотренные международными договорами по вопросам безопасности мореплавания, в которых участвует СССР, выдаются Регистром СССР.

С разрешения Регистра СССР отдельные категории судов могут не иметь мерительного свидетельства или свидетельства о грузовой марке.

Разрешение на право пользования судовой радиостанцией выдается органами Министерства связи СССР.

За выдачу документов, указанных в настоящей статье, взимаются установленные сборы.

Статья 35. Суда внутреннего плавания, выходящие в море, кроме документов, предусмотренных Уставом внутреннего водного транспорта Союза ССР, должны иметь документы, удостоверяющие их годность к плаванию в море, а в случаях, предусмотренных статьей 32 настоящего Кодекса, также пассажирское свидетельство и разрешение на право пользования судовой радиостанцией. Документы, удостоверяющие годность к плаванию в море, и пассажирское свидетельство выдаются этим судам органами речного регистра, а разрешение на право пользования судовой радиостанцией – органами Министерства связи СССР.

Условия, которым должны отвечать суда внутреннего плавания, выходящие в море, а также границы районов морского плавания этих судов устанавливаются Министерством морского флота СССР совместно с Министерством речного флота РСФСР и органами управления речным транспортом других союзных республик.

Статья 36. Документы, указанные в статьях 30 и 32 настоящего Кодекса, должны находиться на судне в подлинниках, за исключением свидетельства о праве собственности на судно и судового билета, которые могут находиться на судне в копии, удостоверенной в нотариальном порядке.

Статья 37. Список лиц судового экипажа, судовой, машинный и радиотелеграфный журналы ведутся по форме и правилам, устанавливаемым Министерством морского флота СССР, а для судов рыбной промышленности – Министерством рыбного хозяйства СССР.

Санитарный журнал ведется по форме и правилам, устанавливаемым Министерством морского флота СССР по согласованию с Министерством здравоохранения СССР.

Статья 38. Признание имеющих на судне, плавающем под иностранным флагом и посещающем порт СССР, свидетельства о годности судна к плаванию, мерительного свидетельства, пассажирского свидетельства, разрешения на право пользования судовой радиостанцией, свидетельства о грузовой марке осуществляется на основании международных договоров, в которых участвует СССР.

Судно, плавающее под флагом государства, с которым не имеется соответствующего договора, при посещении порта СССР может быть подвергнуто освидетельствованию в порядке технического надзора, определению вместимости, пассажировместимости и наименьшей высоты надводного борта, если аналогичные меры применяются в портах соответствующего иностранного государства по отношению к судам, плавающим под Государственным флагом Союза ССР и имеющим надлежащие документы. На тех же основаниях может быть подвергнута освидетельствованию радиостанция судна, плавающего под иностранным флагом.

Судно, плавающее под иностранным флагом и не имеющее при посещении порта СССР документов, указанных в части первой настоящей статьи, подвергается соответственно обязательному освидетельствованию в порядке технического надзора, определению вместимости, пассажировместимости, наименьшей высоты надводного борта и освидетельствованию его радиостанции на одинаковом основании с судами, плавающими под Государственным флагом Союза ССР.

Всякое судно, плавающее под иностранным флагом, при посещении порта СССР в случае сомнения в том, что оно удовлетворяет требованиям безопасности плавания, независимо от наличия соответствующих документов, может быть подвергнуто освидетельствованию в порядке технического надзора на одинаковом основании с судами, плавающими под Государственным флагом Союза ССР.

Комментарий

В соответствии с настоящим Кодексом (ст. 19) морские суда могут принадлежать на праве собственности государству, колхозам, иным кооперативным или общественным организациям, а также гражданам.

В собственности государства находится водный транспорт, представляющий собой единую систему сооружений и средств, предназначенных для перемещения грузов и пассажиров по водным путям. Таким образом, объектами государственной собственности могут быть любые морские суда, независимо от их типов, размеров и назначения.

В собственности же кооперативных и общественных организаций, колхозов находится не морской транспорт, а лишь отдельные морские суда, необходимые для осуществления предусмотренной уставами таких организаций деятельности.

На морские суда, находящиеся в собственности Советского государства, колхозов, кооперативов и иных общественных организаций, не может быть обращено взыскание по претензиям кредиторов (ст. ст. 22, 23, 24 Основ гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик 1961 г.).

Кодексом установлены ограничения в отношении судов, находящихся в личной собственности граждан (ст. 19). Гражданам могут принадлежать только суда, валовая вместимость которых не превышает 10 регистровых тонн, используемые, например, для спорта, отдыха, прогулок и т. д. Целевое назначение таких судов определяется законодателем как использование их для удовлетворения материальных и культурных потребностей, исключая возможность извлечения прибыли от их эксплуатации.

Правовые последствия систематического использования гражданином принадлежащего ему судна для извлечения нетрудовых доходов предусмотрены в гражданских кодексах союзных республик и заключаются в безвозмездном изъятии судна в судебном порядке.

Условия и порядок пользования Государственным флагом Союза ССР определены Положением о Государственном флаге Союза ССР, утвержденном Указом Президиума Верховного

Совета СССР от 19 августа 1955 г.¹ и дополненным Указом Президиума Верховного Совета СССР от 4 августа 1966 г.². Флаг отражает правовую связь между судном и каким-либо государством, отражая тем самым его национальную принадлежность.

Каждое государство определяет условия предоставления своей национальности судам, регистрации судов на его территории и права плавать под его флагом. При этом, между государством и судном должна существовать реальная связь, выражающаяся в эффективном осуществлении государством своей юрисдикции и контроля над этим судном в технической, административной и социальной областях. Данные положения закреплены, в частности, в ст. 5 Конвенции об открытом море 1958 г.

Право плавания под Государственным флагом Союза ССР предоставляется судам, находящимся в собственности государства, колхозов, иных советских кооперативных или общественных организаций, а также граждан СССР (ст. 22).

Регистрация судна в одном из реестров государства является юридическим основанием для возникновения права плавания судна под флагом этого государства. Наряду с этим при регистрации судна проверяются и устанавливаются сведения относительно того, кто является собственником судна, на основании чего выдаются документы, удостоверяющие право собственности на это судно (свидетельство о праве собственности или судовой билет).

В СССР такими реестрами являлись Государственный судовой реестр и судовая книга. В Государственном судовом реестре регистрируются суда, технический надзор за которыми осуществляется Регистром СССР. Другие суда, кроме спортивных и судов, находящихся в собственности колхозов либо граждан, регистрируются в судовых книгах, которые ведутся в морских торговых и рыбных портах СССР. Суда, находящиеся в собственности рыболовецких колхозов, подлежат регистрации в судовых книгах морских рыбных портов СССР. Внесению в реестры не подлежат шлюпки и иные плавучие средства, которые являются принадлежностями какого-либо судна.

В Государственный судовой реестр и судовую книгу должны быть внесены следующие данные:

- название судна (настоящее и прежнее);
- позывной сигнал;
- назначение и тип судна;
- район плавания;
- год и место постройки;
- размеры и грузоподъемность судна;
- вместимость в регистровых тоннах;
- род движителя;
- количество винтов;
- род топлива и т. д.

Все изменения основных данных о судне должны доводиться его владельцем до сведения порта приписки судна и заноситься в реестр (судовую книгу).

Судно подлежит исключению из Государственного судового реестра в случаях утраты права плавания под Государственным флагом Союза ССР (например, при отчуждении судна иностранному государству или иностранной организации), признания судна непригодным к дальнейшей эксплуатации и ремонту, а также его гибели или перемены порта приписки.

Судно, приобретенное за границей, пользуется правом плавания под флагом СССР с момента выдачи консулом СССР временного свидетельства, удостоверяющего это право

¹ Положением о государственном флаге Союза ССР, утвержденное Указом Президиума Верховного Совета СССР от 19 августа 1955 г. // Ведомости Верховного Совета СССР. 1955. №15. Ст. 304.

² Положением о государственном флаге Союза ССР, дополненное Указом Президиума Верховного Совета СССР от 4 августа 1966 г. // Ведомости Верховного Совета СССР. 1966. №34. Ст. 783.

и действительного до внесения судна Государственный судовой реестр или регистрации в судовой книге, но не более одного года.

Технический надзор за морскими судами, как особая форма государственного контроля, возлагается на Регистр СССР и иные специальные государственные органы и осуществляется независимо от постоянного надзора за техническим состоянием судна, который обязан осуществлять каждый судовладелец в процессе его эксплуатации.

Регистр СССР осуществляет технический надзор за всеми пассажирскими, грузопассажирскими, нефтеналивными и буксирными судами, а также за другими самоходными судами с главным двигателем мощностью не менее 75 л.с. и несамоходными судами валовой вместимостью не менее 80 регистровых тонн.

Международные соглашения и национальное законодательство большинства государств содержат положения обязывающие каждое морское судно иметь определенные судовые документы, которые по своему содержанию и назначению можно подразделить на три группы:

– документы, определяющие правовое положение морского судна. К ним относятся свидетельство о праве плавания под Государственным флагом Союза ССР, которое выдается инспекцией портового надзора морского торгового или рыбного порта после регистрации судна в Государственном судовом реестре. Правовое значение данного свидетельства заключается в том, что оно удостоверяет национальную принадлежность судна Союзу ССР, является основанием для подъема на судне Государственного флага Союза ССР, а также означает то, что судно находится под юрисдикцией нашего государства. В качестве правоустанавливающего документа выступает также свидетельство о праве собственности на судно, которое выдается одновременно с выдачей свидетельства о праве плавания под Государственным флагом Союза ССР. В нем указывается назначение и тип судна, его название, время и место постройки, а также основные технические данные. Оба эти свидетельства выдаются бессрочно. Судам, которые регистрируются в судовых книгах вместо свидетельства о праве плавания и свидетельства о праве собственности выдается судовой билет;

– документы, удостоверяющие состояние судно и его пригодность к эксплуатации. К ним относятся свидетельство о годности к плаванию (удостоверяет соответствие технического состояния судна требованиям Регистра СССР и является доказательством его мореходного состояния), мерительное свидетельство (содержит сведения о чистой и валовой регистровой вместимости судна, о размерениях судна и отдельных его помещений), пассажирское свидетельство (подтверждает, что судно в конструктивном отношении пригодно для перевозки пассажиров и должно иметься у каждого пассажирского и грузопассажирского судна, перевозящего более 12 пассажиров), свидетельство о грузовой марке (выдается в соответствии с требованиями Международной конвенции о грузовой марке 1966 г. и удостоверяет, что судно освидетельствовано и нанесенные на его бортах грузовые марки и минимальная величина его надводного борта удовлетворяет требованиям безопасности мореплавания), судовое санитарное свидетельство (содержит заключение о годности судна к плаванию с точки зрения его санитарного состояния), судовая роль (является списком лиц судового экипажа с указанием должности, фамилии и отчества каждого, его гражданства, года рождения, номеров паспорта и диплома) и др.;

– документы, отражающие повседневную деятельность судна. Такими являются судовой, машинный, радиотелеграфный журналы. Судовой журнал является основным официальным документом, отражающим непрерывную деятельность судна во всех его проявлениях, а также условия и обстоятельства, сопровождающие ее. В судовом журнале с момента подъема на судне Государственного флага Союза ССР и до тех пор, пока на нем есть капитан или лицо, исполняющее его обязанности, ведется запись всех событий на судне. Правовое значение судового журнала состоит в том, что все содержащиеся в нем записи являются одним из видов письменных доказательств при расследовании аварий, рассмотрении судебных и арбитражных спо-

ров и т. п. Машинный журнал ведется вахтенным помощником и в нем фиксируется работа главного двигателя и всех механизмов на судне. Радиотелеграфный журнал ведется вахтенным радистом и отражает работу судовой радиостанции.

Глава III. ЭКИПАЖ СУДНА

Статья 39. Экипаж судна состоит из капитана, других лиц командного состава и судовой команды.

К командному составу судна, кроме капитана, относятся помощники капитана, судовые механики, электромеханики, радиоспециалисты и врачи. Уставами службы на судах к командному составу могут быть отнесены также другие судовые специалисты.

Судовая команда состоит из палубной команды, машинной команды и других служащих на судне лиц, которые не относятся к командному составу судна.

Статья 40. Минимальный состав экипажа для судов Министерства морского флота СССР, при котором допускается выход судна в море, устанавливается в зависимости от типа и назначения судна Министерством морского флота СССР, а для судов флота рыбной промышленности – Министерством рыбного хозяйства СССР. Для судов организаций других министерств и ведомств минимальный состав экипажа устанавливается Министерством морского флота СССР по согласованию с этими министерствами и ведомствами.

Минимальный состав экипажа судна внутреннего плавания, выходящего в море, а также требования, которым должны удовлетворять члены экипажа таких судов, устанавливаются Министерством морского флота СССР по согласованию с Министерством речного флота РСФСР или органами управления речным транспортом других союзных республик.

Минимальный состав экипажа спортивного судна устанавливается Центральным советом Союза спортивных обществ и организаций СССР.

Статья 41. В состав судового экипажа могут входить лишь граждане СССР. Изъятия из этого правила могут допускаться в порядке, устанавливаемом Советом Министров СССР.

К службе на судне допускаются лица, признанные годными для этого по состоянию здоровья.

Статья 42. К занятию должностей капитана, помощников капитана, судовых механиков, электромехаников и радиоспециалистов допускаются лица, имеющие звания, установленные Положением о званиях лиц командного состава морских судов, утвержденным Советом Министров СССР.

Присвоение указанных званий удостоверяется выдачей дипломов или квалификационных свидетельств после прохождения испытаний в специальной квалификационной комиссии. Лишение звания допускается лишь в случаях нарушения трудовой дисциплины, угрожающего безопасности плавания, и в порядке, установленном уставами о дисциплине.

Статья 43. Порядок приема на работу лиц судового экипажа, их права и обязанности, условия службы на судне, а также основания и порядок увольнения определяются законодательством о труде Союза ССР и союзных республик, настоящим Кодексом, уставами службы на судах и уставами о дисциплине.

Устав службы на судах Министерства морского флота СССР утверждается Министром морского флота СССР по согласованию с Центральным комитетом профессионального союза рабочих морского и речного флота.

Устав службы на судах рыбной промышленности утверждается Министром рыбного хозяйства СССР по согласованию с Центральным комитетом профессионального союза рабочих пищевой промышленности.

Уставы службы на судах других министерств и ведомств утверждаются руководителями этих министерств и ведомств по согласованию с Министерством морского флота СССР и центральным комитетом соответствующего профессионального союза.

Уставы о дисциплине работников флота министерств и ведомств, в ведении которых находятся морские суда, утверждаются Советом Министров СССР.

Статья 44. Никто из лиц судового экипажа не может быть назначен на судно без согласия капитана.

Статья 45. Капитан имеет право применять меры поощрения и налагать дисциплинарные взыскания на лиц судового экипажа в случаях и в порядке, предусмотренных уставом о дисциплине.

Капитан имеет право в случае необходимости отстранить от исполнения служебных обязанностей всякое лицо судового экипажа. В этом случае соответственно применяются правила статьи 47 настоящего Кодекса.

Статья 46. В случае гибели или повреждения имущества члена судового экипажа вследствие аварии судна судовладелец обязан возместить причиненный ущерб, исходя из государственных розничных цен на имущество того же рода и качества, с учетом износа погибшего или поврежденного имущества. Не подлежит возмещению стоимость имущества членов экипажа, виновных в аварии.

Статья 47. В случае увольнения по инициативе администрации лица, входящего в состав судового экипажа, судовладелец обязан обеспечить за свой счет доставку уволенного в порт, предусмотренный коллективным договором, а при отсутствии указаний в коллективном договоре – в порт приема на работу, с содержанием уволенного до возвращения в этот порт.

Статья 48. На капитана возлагается управление судном, в том числе судовождение, принятие всех мер, необходимых для обеспечения безопасности плавания, поддержания порядка на судне, предотвращения всякого вреда судну и находящимся на нем людям и грузу.

Распоряжения капитана в пределах его полномочий подлежат беспрекословному исполнению всеми находящимися на судне лицами.

В случае неисполнения кем-либо из лиц, находящихся на судне, законных распоряжений капитана капитан принимает в отношении этих лиц необходимые меры.

Если действия находящегося на судне лица, не содержащие признаков уголовно – наказуемого деяния, угрожают безопасности судна или находящимся на нем людей и имущества, капитан вправе поместить это лицо в особое помещение и содержать его там вплоть до прихода судна в первый порт СССР, в который зайдет судно. За незаконное содержание в особом помещении капитан несет установленную законом ответственность.

Статья 49. Взаимоотношения капитана судна и других лиц судового экипажа с консулами СССР определяются Консульским уставом Союза ССР.

Статья 50. Капитан в силу своего служебного положения признается представителем судовладельца и грузовладельцев в отношении сделок, вызываемых нуждами судна, груза или плавания, а также исков, касающихся вверенного ему имущества, если на месте нет иных представителей судовладельца или грузовладельцев.

Статья 51. О каждом случае рождения ребенка на судне капитан обязан составить акт при участии двух свидетелей и судового врача, а при его отсутствии – фельдшера (если врач или фельдшер имеются на судне), а также сделать запись в судовом журнале.

Составленный капитаном акт не заменяет свидетельства о рождении и подлежит представлению в органы записи актов гражданского состояния для получения свидетельства о рождении.

Статья 52. Капитан обязан удостоверить составленное находящимся на судне лицом завещание, принять его на хранение и хранить до передачи начальнику порта СССР или консулу СССР в иностранном порту.

О каждом случае смерти на судне капитан обязан составить акт при участии двух свидетелей и судового врача, а при его отсутствии – фельдшера (если врач или фельдшер имеются на судне), а также сделать запись в судовом журнале. К акту о смерти прилагается опись находящегося на судне имущества умершего. Капитан принимает меры к сохранению имущества умершего.

По прибытии в порт СССР или в порт иностранного государства, в котором есть консул СССР, капитан передает акт о смерти и опись имущества умершего начальнику порта СССР, а в иностранном порту – консулу СССР и принимает меры к погребению умершего. В исключительных случаях, когда судно должно находиться длительное время в открытом море и тело умершего не может быть сохранено, капитан имеет право предать тело морю согласно морским обычаям, с составлением соответствующего акта.

Статья 53. Капитан обязан, поскольку он может это сделать без опасности для своего судна, экипажа и пассажиров:

- 1) оказать помощь любому обнаруженному в море лицу, которому угрожает гибель;
- 2) следовать со всей возможной скоростью на помощь погибающим, если ему сообщено, что они нуждаются в помощи, и если на такое действие с его стороны можно разумно рассчитывать.

За неисполнение указанных в настоящей статье обязанностей капитан несет установленную законом ответственность.

Статья 54. В случае опасности для судна и для находящихся на нем людей или груза, а также в других необходимых случаях капитан вправе созывать судовой совет в составе, предусмотренном Уставом службы на судах.

Судовой совет не ограничивает прав капитана, и окончательное решение принимает капитан.

Статья 55. В случае истощения на судне в открытом море жизненных припасов, в том числе неснижаемого запаса продовольствия, капитан вправе произвести с целью общего распределения реквизицию необходимого количества продовольствия, имеющегося в распоряжении находящихся на судне лиц, или реквизицию находящегося на судне груза, могущего быть использованным для питания. О реквизиции составляется акт.

Стоимость реквизированного продовольствия или груза возмещается судовладельцем.

Нормы неснижаемого запаса продовольствия для судов Министерства морского флота СССР устанавливаются этим Министерством, а для судов флота рыбной промышленности – Министерством рыбного хозяйства СССР. Для судов других министерств и ведомств нормы неснижаемого запаса продовольствия устанавливаются Министерством морского флота СССР по согласованию с соответствующими министерствами и ведомствами.

Статья 56. Если, по мнению капитана, судну грозит неминуемая гибель, капитан после принятия всех мер к спасению пассажиров разрешает судовому экипажу оставить судно. Капитан оставляет судно последним, приняв все зависящие от него меры к спасению судового, машинного и радиотелеграфного журналов, карт данного рейса, документов и ценностей.

Статья 57. В случае военных действий в районе расположения порта отправления или назначения судна либо в районе, через который судно должно пройти, а также в иных случаях военной опасности капитан обязан принять все меры к недопущению захвата судна, находящихся на нем людей, документов, груза и другого имущества.

Статья 58. Капитан, встретивший во время рейса неотложную надобность в деньгах для продолжения плавания, в частности для ремонта судна или содержания его экипажа, вправе, если нет возможности или времени для получения распоряжения судовладельца, продать часть вверенного ему имущества, не являющуюся необходимой для завершения плавания.

Капитан обязан избрать тот способ приобретения средств к продолжению плавания, который наименее убыточен для судовладельца и грузовладельца.

Стоимость проданного груза должна быть возмещена его владельцу, кроме случаев, когда вызванные этим убытки подпадают под признаки общей аварии или когда продажа была произведена только в интересах груза.

Статья 59. В случае совершения на судне, находящемся в плавании, деяния, предусмотренного уголовным законодательством Союза ССР или союзной республики, на территории которой расположен порт приписки судна, капитан выполняет функции органа дознания, руководствуясь при этом уголовно – процессуальным законодательством Союза ССР и указанной союзной республики, а также Инструкцией о производстве дознания на морских судах, находящихся в плавании, утвержденной Генеральным Прокурором СССР по согласованию с Министерством морского флота СССР и Министерством рыбного хозяйства СССР.

Капитан вправе задержать лицо, подозреваемое в совершении преступления, до передачи его соответствующим властям в первом порту СССР, в который зайдет судно. В случае необходимости капитан может направить это лицо и материалы дознания в СССР на другом судне, плавающем под Государственным флагом Союза ССР.

В случае совершения на судне во время пребывания в порту СССР деяния, предусмотренного уголовным законодательством Союза ССР или союзной республики, на территории которой расположен порт, капитан обязан передать лицо, совершившее указанное деяние, местным властям.

Комментарий

Членом экипажа судна считается любое лицо, действительно занятое во время рейса на борту выполнением обязанностей, связанных с эксплуатацией судна или его обслуживанием, и включенное в судовую роль. Эксплуатация судна возможна лишь в том случае, если оно заблаговременно укомплектовано экипажем.

Экипаж судна состоит из капитана, других лиц командного состава и судовой команды (ст. 39). К командному составу, кроме капитана и его помощников относят судовых механиков, электромехаников, радиоспециалистов и врачей.

Численный состав экипажа зависит от типа и назначения судна и определяется штатным расписанием. При определении численности состава экипажа принимаются во внимание положения международных конвенций, относящихся к безопасности мореплавания, а также нормы советского трудового законодательства. Минимальный состав экипажа, при котором допускается выход судна в море, устанавливается в зависимости от типа и назначения судна Министерством морского флота СССР (ст. 40).

Иностранные граждане по общему правилу пользовались в СССР гражданской правоспособностью наравне с советскими гражданами. Изъятия из этого правила устанавливались союзными законами. В частности, одно из таких изъятий содержалось в п. 1 ст. 41 настоящего Кодекса, согласно которому в состав экипажа судов, плавающих под Государственным флагом Союза ССР, могли входить лишь граждане СССР. Однако Совет Министров СССР мог устанавливать порядок, в соответствии с которым иностранные граждане имели право входить в состав экипажа советского судна.

Все лица судового экипажа допускаются к обслуживанию судна и его механизмам только после прохождения медицинского освидетельствования с пометкой в медицинской книжке о пригодности к работе по состоянию здоровья.

Никто из лиц судового экипажа не может быть назначен на судно без согласия капитана. Основанием возникновения трудовых правоотношений между работниками и организациями – судовладельцами (морскими пароходствами, портами и т.д.) является трудовой договор. Однако в отличие от общего порядка приема на работу, назначение работников плавсостава на судно имеет одну особенность. Так, назначение работника на судно в какой-либо должности возможно только при отсутствии возражений со стороны капитана судна, поскольку только он в силу своего служебного положения несет ответственность за правильность подбора и расстановки членов экипажа на судне.

Права и обязанности капитана судна, закрепленные настоящим Кодексом, принципиально не отличаются от зафиксированных в Кодексе торгового мореплавания 1929 г., поскольку они проистекают из специфики торгового мореплавания, имеющего длительную многовековую историю.

На капитана возлагается управление судном, в том числе и судовождение, принятие всех мер, необходимых для обеспечения безопасности плавания, поддержание порядка на судне, предотвращение вреда судну и находящимся на нем людям и грузу. Для осуществления этих обязанностей капитан наделен большими правами по отношению к лицам, находящимся на судне, независимо от того, являются ли они членами экипажа или нет. Все лица должны беспрекословно выполнять распоряжения капитана судна.

Несмотря на то, что капитан судна не обладает иммунитетом от иностранной юрисдикции, в силу сложившихся в торговом мореплавании обычаев любое проявление неуважения или каких-либо насильственных действий в отношении капитана судна во время исполнения им своих обязанностей, рассматривается как недружественный акт по отношению к государству, под флагом которого судно плавает.

В процессе торгового мореплавания капитану судна приходится вступать в правоотношения с физическими и юридическими лицами по различным вопросам (например, найма лоцманов, буксиров, складских помещений, подписание договоров о спасании, предъявление исков в суд и др.). Обычно для осуществления таких действий требуется специальная доверенность, однако в силу специфики торгового мореплавания капитан признается представителем судовладельца и грузовладельца в отношении сделок, вызываемых нуждами судна, груза или плавания, а также исков, касающихся вверенного ему имущества, если на месте нет иных представителей судовладельца или грузовладельцев (ст. 50).

Если, по мнению капитана, судну грозит неминуемая гибель, после принятия всех мер к спасению пассажиров он разрешает судовому экипажу оставить судно. При этом капитан всегда оставляет судно последним, приняв все зависящие от него меры к спасению судового, машинного и радиотелеграфного журналов, карт данного рейса, документов и ценностей (ст. 56).

Капитан обязан надлежащим образом фиксировать имеющие юридическое значение факты. Например, в случае рождения ребенка на судне он обязан составить акт в присутствии двух свидетелей и судового врача, а также сделать запись об этом в судовом журнале.

В таком же порядке удостоверяется и случай смерти на судне. К акту о смерти прилагается описание находящегося на судне имущества умершего, и капитан принимает меры к сохранению такого имущества. По прибытии в советский или иностранный порт капитан передает акт о смерти и описание имущества начальнику порта СССР, а в иностранном порту – консулу СССР и принимает меры к погребению умершего. В тех случаях, когда судно длительное время находится в открытом море и тело умершего не может быть сохранено, капитан имеет право признать тело морю согласно морским обычаям с составлением соответствующего акта.

Акты о смерти и рождении в последующем должны быть представлены в органы записи актов гражданского состояния, где на их основе будут оформлены соответствующие свидетельства.

В отдельных случаях капитан может совершать действия, которые будут приравниваться к нотариально удостоверенным. В соответствии со ст. 52 настоящего Кодекса, капитан обязан удостоверить составленное находящимся на судне лицом завещание, принять его на хранение и хранить до передачи начальнику порта СССР или консулу СССР в иностранном порту.

В отличие от Кодекса торгового мореплавания 1929 г. в ст. 59 настоящего Кодекса впервые предусмотрено, что капитан выполняет функции органа дознания, которые включают в себя принятие им необходимых оперативно-розыскных мер в целях обнаружения признаков преступления и лиц, их совершивших. С этой целью он должен предпринять неотложные следственные действия по установлению и закреплению следов преступления, т.е. организовать осмотр, обыск, выемку, освидетельствование, задержание и допрос подозреваемых, допрос потерпевших и свидетелей. Данные действия предпринимаются капитаном при совершении преступления, предусмотренного уголовным законодательством Союза ССР и союзных республик, на борту судна.

Во время пребывания судна в иностранном порту капитан должен руководствоваться положениями соответствующих международных договоров и практикой прибрежного государства. Если в процессе выполнения функций органа дознания у капитана возникает необходимость обратиться за содействием к властям соответствующего иностранного государства, он сообщает об этом консулу СССР и действует в соответствии с его указаниями.

Глава IV. МОРСКОЙ ПОРТ

Статья 60. Морские порты, предназначенные для обслуживания судов, указанных в статье 9 настоящего Кодекса, находятся в ведении Министерства морского флота СССР (морские торговые порты). Отдельные морские торговые порты могут находиться в ведении Министерства речного флота РСФСР или органов управления речным транспортом других союзных республик.

В ведении других министерств и ведомств находятся морские порты, предназначенные для обслуживания нужд соответствующих отраслей народного хозяйства, – рыбные, нефтяные, лесные и иные специализированные морские порты.

Статья 61. Морской торговый порт осуществляет свою хозяйственную деятельность на основе хозяйственного расчета и является юридическим лицом.

По своим имущественным обязательствам порт несет самостоятельную ответственность.

Порт не отвечает по обязательствам Министерства морского флота СССР, морских пароходств и других государственных организаций. Министерство морского флота СССР, морские пароходства и другие государственные организации не отвечают по обязательствам порта.

Государство не отвечает по обязательствам порта, а порт не отвечает по обязательствам государства.

Статья 62. Морской торговый порт в пределах отведенной ему территории и акватории осуществляет погрузку, разгрузку и обслуживание заходящих в порт советских и иностранных

судов, транспортно – экспедиторские и складские операции с грузами, перевалку на морской транспорт грузов с других видов транспорта и обратно, обслуживание пассажиров морских судов, а также перевозки грузов, пассажиров и почты на судах порта.

Порт осуществляет погрузку и разгрузку судов в порядке очередности их прихода в порт, однако линейным судам может предоставляться преимущество перед судами, не обслуживающими регулярные линии.

Порядок и условия выполнения портом операций, указанных в настоящей статье, устанавливаются Министерством морского флота СССР. Порядок и условия выполнения транспортно – экспедиторских и складских операций с внешнеторговыми грузами устанавливаются Министерством морского флота СССР по согласованию с Министерством внешней торговли СССР и Государственным комитетом Совета Министров СССР по внешним экономическим связям, а порядок передачи этих грузов организациям других видов транспорта и приема внешнеторговых грузов от этих организаций – также и по согласованию с министерствами и ведомствами, в ведении которых находятся соответствующие виды транспорта.

Перечень осуществляемых операций, связанных с перевозкой грузов, обслуживанием пассажиров, сроки открытия и закрытия навигации, а также сроки начала и окончания приема грузов портами устанавливаются для каждого морского торгового порта Министерством морского флота СССР и публикуются им в установленном порядке.

Перечень портов, осуществляющих перевалку грузов, перевозимых в прямом смешанном и прямом водном сообщении, а также порядок и условия перевалки грузов устанавливаются Министерством морского флота СССР совместно с министерствами и ведомствами, в ведении которых находятся соответствующие виды транспорта.

За выполнение портом работ и предоставление услуг взимается плата по ставкам, утвержденным в установленном порядке.

Статья 63. Агентское обслуживание судов в морском торговом порту осуществляется государственными агентскими организациями, являющимися юридическими лицами.

Статья 64. На морские торговые и рыбные порты возлагается осуществление следующих функций по обеспечению безопасности мореплавания и порядка в порту:

- 1) надзор за соблюдением законов и правил по торговому мореплаванию, а также относящихся к торговому мореплаванию международных договоров, в которых участвует СССР;
- 2) внесение судов в Государственный судовой реестр, регистрация в судовой книге и выдача судовых документов;
- 3) выдача дипломов и квалификационных свидетельств, указанных в статье 42 настоящего Кодекса;
- 4) проверка судовых документов, а также дипломов и квалификационных свидетельств;
- 5) выдача паспортов моряка лицам, входящим в состав судового экипажа;
- 6) оформление прихода судов в порт и выхода из порта;
- 7) руководство лоцманской службой;
- 8) руководство ледокольной проводкой судов на подходах к порту и в пределах его акватории;
- 9) выдача разрешений на подъем затонувшего в море имущества, а также на производство в пределах территории и акватории порта строительных, гидротехнических и иных работ.

На морские торговые порты возлагается также расследование аварий судов, за исключением аварий рыбопромысловых судов, затрагивающих интересы лишь организаций рыбной промышленности. Расследование аварий судов производится в соответствии с Положением, утвержденным Министром морского флота СССР по согласованию с Генеральным Прокурором СССР, Министерством обороны СССР и Министерством рыбного хозяйства СССР.

Статья 65. Морские порты, находящиеся в ведении Министерства речного флота РСФСР или органов управления речным транспортом других союзных республик, а также специализированные морские порты, кроме рыбных, осуществляют указанные в статье 64 настоящего Кодекса функции в случаях и в пределах, установленных министерством или ведомством, в ведении которого находится порт, по согласованию с Министерством морского флота СССР.

Статья 66. Во главе морского торгового или рыбного порта стоит начальник порта, осуществляющий руководство деятельностью порта.

Начальник порта издает обязательные постановления по вопросам безопасности движения, охраны социалистической собственности и общественного порядка, проведения санитарных и противопожарных мероприятий в порту.

Функции по обеспечению безопасности мореплавания и порядка в порту осуществляет капитан морского торгового или рыбного порта, действующий в соответствии с Положением о капитане порта. Положение о капитане морского торгового порта утверждается Министром морского флота СССР, а Положение о капитане рыбного порта – Министром рыбного хозяйства СССР по согласованию с Министерством морского флота СССР.

Статья 67. Территорию морского порта составляют отведенные порту земли.

Акваторию порта составляют отведенные порту водные пространства, в том числе внутренних и внешний рейды.

Отвод земельных и водных участков для морского порта, а также изъятие этих участков производятся в порядке, установленном законодательством Союза ССР и союзных республик.

Статья 68. Территория и акватория морского торгового порта используются для эксплуатации флота и портовых сооружений. С разрешения Министерства морского флота СССР допускается предоставление портом отдельных участков территории или акватории порта, а также находящихся на территории порта складов, зданий, сооружений и устройств по договорам во временное пользование другим организациям для нужд, связанных с деятельностью морского транспорта, с возмещением этими организациями расходов по содержанию переданных участков по ставкам, установленным Министерством морского флота СССР.

За предоставление во временное пользование складов, зданий и иных сооружений и устройств взимается в установленном порядке арендная плата.

Статья 69. На территории морских портов учреждениям здравоохранения предоставляются помещения для медицинского обслуживания пассажиров и организации санитарно – карантинного досмотра судов, а предприятиям связи – помещения для обслуживания пассажиров средствами связи, продажи изданий периодической печати, обработки и хранения почты. В портах, в которые заходят суда заграничного плавания, выделяются помещения для пунктов пограничного контроля.

При строительстве новых и переустройстве существующих портов министерства и ведомства, в ведении которых находятся порты, обязаны предусматривать по согласованию с Министерством здравоохранения СССР, Министерством связи СССР и другими заинтересованными органами строительство помещений, указанных в части первой настоящей статьи.

Статья 70. Порядок захода судов в морские торговые и рыбные порты и выхода их из портов устанавливается начальником порта.

В морских торговых и рыбных портах, имеющих смежные акватории, порядок захода и выхода судов устанавливается начальником морского торгового порта по согласованию с начальником рыбного порта.

В морских торговых и рыбных портах, имеющих акватории, смежные с речными портами, порядок захода и выхода судов устанавливается начальниками торговых и рыбных портов по согласованию с начальником речного порта.

В морских торговых и рыбных портах, имеющих акватории, смежные с военными портами, порядок захода и выхода судов устанавливается командованием военного порта по согласованию с начальниками морских торговых и рыбных портов.

Статья 71. Перечень портов, бухт и рейдов, открытых для захода иностранных судов, определяется в порядке, установленном Советом министров СССР, и публикуется в «Извещениях мореплавателям».

Статья 72. В морских портах взимаются корабельный, причальный и грузовой сборы в размерах и порядке, устанавливаемых Министерством морского флота СССР. Другие портовые сборы могут устанавливаться Министерством морского флота СССР по согласованию с Государственным комитетом цен при Госплане СССР.

Статья 73. По требованию капитана порта стоящие в порту суда, а также находящиеся на территории порта лица обязаны предоставлять имеющиеся у них плавучие и другие технические средства для спасания терпящих бедствие судов и людей.

Статья 74. Каждое судно обязано до выхода из порта получить на это разрешение капитана порта.

Капитан порта может отказать в выдаче разрешения на выход из порта в случаях:

1) непригодности судна к плаванию, нарушения требований о его загрузке, снабжении, комплектовании экипажа и при наличии других недостатков судна, создающих угрозу безопасности плавания или здоровью находящихся на судне людей, а также в случаях нарушения требований относительно судовых документов;

2) неуплаты установленных сборов и штрафов.

Расходы, связанные с осуществлением капитаном порта прав, предусмотренных настоящей статьей (по осмотру, освидетельствованию и т. п.), возлагаются на судовладельца.

Статья 75. Судно и груз могут быть задержаны в морском торговом или рыбном порту начальником порта по просьбе лица, имеющего требование, основанное на общей аварии, спасании, столкновении судов или ином причинении вреда, а также по требованиям порта, вытекающим из повреждений портовых сооружений, иного находящегося в порту имущества и средств навигационной обстановки, впредь до предоставления судовладельцем или грузовладельцем достаточного обеспечения.

Ответственность за убытки, причиненные неосновательным задержанием судна или груза, несут лица, по требованию которых состоялось задержание.

Статья 76. Распоряжение начальника порта о задержании судна или груза по требованиям, перечисленным в статье 75 настоящего Кодекса, действительно в течение трех суток. Если в течение этого срока не состоится постановление суда или председателя Морской арбитражной комиссии при всесоюзной торговой палате о наложении на судно или груз ареста, они подлежат немедленному освобождению.

Статья 77. По требованиям имущественного характера не подлежат задержанию суда, находящиеся в собственности иностранного государства, за исключением случаев, предусмотренных статьей 61 Основ гражданского судопроизводства Союза ССР и союзных республик.

Статья 78. Морской торговый порт действует на основании Положения о морских торговых портах, утвержденного Министром морского флота СССР.

Комментарий

Морские торговые порты представляют собой комплексные транспортные организации, которые имеют обособленную территорию и акваторию, предназначенные для осуществления хозяйственных операций (например, погрузки, разгрузки и т.д.) и административных функций по обеспечению безопасности мореплавания.

Настоящий Кодекс (ст. 60) различает морские торговые порты и специализированные морские порты в зависимости от характера и объема выполняемых ими функций.

Морские торговые порты состоят в непосредственном подчинении морских пароходств, а специализированные порты подчиняются органам управления соответствующей отраслью народного хозяйства.

Согласно ст. 61 морской торговый порт осуществляет свою хозяйственную деятельность на основе хозяйственного расчета и является юридическим лицом. По своим имущественным обязательствам порт несет самостоятельную ответственность, при этом, не отвечает по обязательствам Министерства морского флота СССР, морских пароходств и других государственных организаций, которые, в свою очередь, не отвечают по обязательствам порта.

Территорию каждого морского порта составляют земли, предоставленные ему, со всеми находящимися на этих землях техническими и гражданскими сооружениями, набережными, площадями, пристанями, а также жилыми и культурно-бытовыми помещениями.

В состав портовой акватории входят подходы к порту, фарватеры и каналы, соединяющие отдельные районы порта, рейды (внешний и внутренний), гавани, бассейны, ковши. Со стороны моря воды портов ограничены линией, соединяющей наиболее удаленные в море точки постоянных портовых сооружений.

Единоличным руководителем производственной, хозяйственной, финансовой и административной деятельности порта является начальник морского торгового порта. В частности, в его ведение входит проведение санитарных и противопожарных мероприятий в порту, а также издание обязательных постановлений по вопросам безопасности движения, охраны социалистической собственности и общественного порядка (ст. 66).

Начальником порта по просьбе лица, имеющего требование, основанное на общей аварии, спасании, столкновении судов или ином причинении вреда, могут быть задержаны в порту судно и груз. В том случае, когда ущерб причинен портовому имуществу (портовыми сооружениями, средствам навигационной обстановки и т.п.), начальник порта имеет право задержать судно или груз по собственной инициативе.

Такое задержание судна или груза может длиться в течение трех суток. Если в указанный срок не состоится постановление суда или председателя Морской арбитражной комиссии при Всесоюзной торговой палате о наложении на судно или груз ареста, они подлежат немедленному освобождению. В случае если задержание оказалось необоснованным, судовладелец (грузовладелец) вправе потребовать возмещения убытков от лиц, по просьбе которых судно или груз были задержаны.

В отличие от начальника морского порта на капитана порта возлагается строго определенный круг функций по обеспечению безопасности мореплавания и порядка в порту.

Капитан порта осуществляет:

- надзор за соблюдением действующего законодательства по мореплаванию в порту, а также международных договоров, касающихся безопасности мореплавания, и принимает необходимые меры по предупреждению и пресечению их нарушения;
- круглосуточный надзор за соблюдением порядка в порту, который обеспечивает безаварийную и безопасную работу и движение судов;
- оформление прихода судов в порт и выхода из него;
- проверку на судах судовых документов, дипломов и квалификационных свидетельств на звания лиц командного состава морских судов;
- проверку готовности судов к выходу в море и выдачу разрешения на выход судна;
- ведение Государственного судового реестра, а также регистрацию соответствующих судов в судовой книге и выдачу им надлежащих судовых документов;
- выдачу специалистам морского флота дипломов и квалификационных свидетельств на звания лиц командного состава морских судов;
- расследование аварий морских судов;
- организацию и руководство лоцманской службой, ледокольной проводкой судов на подходах к порту и в пределах его акватории, а также организацию сигнальной службы в порту;
- организацию и проведение спасательных операций по оказанию помощи терпящим бедствие людям и судам в порту и на подходах к нему.

Капитан порта имеет право запрещать выход судна в море в случаях непригодности судна к плаванию, нарушения требований о его загрузке, снабжении, комплектовании экипажа и других недостатков судна, которые создают угрозу безопасности плавания или здоровью находящихся на судне людей либо в случаях нарушения требований относительно судовых документов, неуплаты установленных сборов и штрафов. Такой запрет не ограничивается каким-либо определенным сроком (в отличие от ст. 76) и может действовать до полного устранения нарушений.

Глава V. ГОСУДАРСТВЕННЫЕ МОРСКИЕ ЛОЦМАНЫ

Статья 79. В целях обеспечения безопасности мореплавания проводка судов на подходах к морским портам, в пределах вод этих портов, а также между портами, независимо от флага и ведомственной принадлежности судна, осуществляется исключительно государственными морскими лоцманами.

Положение о государственных морских лоцманах утверждается Министерством морского флота СССР по согласованию с Министерством обороны СССР и Министерством рыбного хозяйства СССР.

Лоцманская служба порта находится в подчинении капитана порта.

Статья 80. Министерство морского флота СССР по согласованию с другими заинтересованными министерствами и ведомствами устанавливает районы обязательной и необязательной лоцманской проводки и доводит об этом до всеобщего сведения в обязательных постановлениях морских портов, лоциях и «Извещениях мореплавателям».

В районах обязательной проводки судно не имеет права осуществлять плавание без государственного морского лоцмана. Категории судов, освобождаемых от обязательной лоцманской проводки, устанавливаются Положением о государственных морских лоцманах.

Капитан имеет право в тех местах, где лоцманская проводка согласно действующим правилам не является обязательной, взять, если найдет это необходимым, на судно лоцмана, с отнесением расходов за счет судовладельца.

Статья 81. Государственными морскими лоцманами могут быть граждане СССР, удовлетворяющие требованиям, установленным Положением о государственных морских лоцманах.

Статья 82. Во время проводки судов лоцман обязан наблюдать за состоянием и правильностью ограждения фарватеров и немедленно сообщать капитану порта о любых переменах на фарватерах и об авариях с проводимыми судами.

Лоцман обязан указать капитану проводимого судна на замеченные нарушения правил судоходства, обязательных постановлений и других правил, потребовать устранения замеченных нарушений, а в случае невыполнения капитаном этих или других законных требований лоцмана немедленно сообщить об этом капитану порта.

Статья 83. Время проводки судов определяется капитаном порта и объявляется в обязательном постановлении.

Капитан порта может запретить проводку судов, когда безопасной проводке препятствует состояние погоды или моря (плохая видимость, шторм, землетрясение и т.д.), а также при наличии других особых обстоятельств.

Статья 84. Ответственность за аварии, причиненные по вине государственных морских лоцманов при исполнении ими служебных обязанностей, несет морской порт, которому подчинен лоцман. Эта ответственность ограничивается размерами аварийного фонда по данному порту, образуемого из 10 процентов отчислений от сумм лоцманского сбора, поступивших в предшествующем аварии календарном году.

Статья 85. При вызове лоцмана порт обязан немедленно направить на судно государственного морского лоцмана, уведомив об этом капитана судна. В случае невозможности направить лоцмана немедленно порт обязан сообщить капитану судна, когда прибудет лоцман.

Прибывающего на судно для исполнения своих обязанностей государственного морского лоцмана может сопровождать лицо, проходящее подготовку, необходимую для занятия должности лоцмана (стажер).

Статья 86. Капитан судна обязан обеспечить быстрый и безопасный прием лоцмана и стажера на борт судна и в период проводки безвозмездно предоставлять им отдельное помещение и питание наравне с лицами командного состава.

Статья 87. Прибывший на судно лоцман обязан вручить капитану лоцманскую квитанцию установленного Министерством морского флота СССР образца. В квитанцию капитаном вносятся, в частности, следующие данные: наименование судна, его флаг, осадка, длина, ширина, чистая регистровая вместимость, а также время и место приема лоцмана.

Капитан отмечает в квитанции время и место окончания лоцманской проводки и при необходимости вносит замечания относительно обстоятельств, касающихся проводки судна лоцманом.

Внесенные в квитанцию данные и замечания капитан удостоверяет своей подписью.

Статья 88. Лоцман не вправе без согласия капитана оставить судно раньше, чем поставит его на якорь, или ошвартует в безопасном месте, или выведет в море, или будет сменен другим лоцманом.

Статья 89. Присутствие на судне лоцмана не снимает с капитана ответственности за управление судном.

В случае оставления капитаном командного мостика он обязан указать лоцману лицо, ответственное за управление судном в его отсутствие.

Статья 90. Если капитан, приняв на судно лоцмана, действует вопреки его рекомендациям, последний имеет право в присутствии третьего лица отказаться от продолжения проводки судна.

Статья 91. С судов, пользующихся услугами государственных морских лоцманов, взимается лоцманский сбор.

Размер лоцманского сбора, порядок его взимания и категории судов, освобождаемых от уплаты лоцманского сбора, устанавливаются Министерством морского флота СССР, а в морских рыбных портах – Министерством морского флота СССР по согласованию с Министерством рыбного хозяйства СССР.

Статья 92. Капитан, вызвавший лоцмана и после прибытия последнего отказавшийся от его услуг, обязан уплатить полностью лоцманский сбор, причитающийся за проводку, для которой был вызван лоцман.

Статья 93. За неправильное объявление осадки, длины и ширины судна или его чистой регистровой вместимости капитан судна обязан уплатить штраф в размере двукратной ставки причитающегося лоцманского сбора, независимо от установленной законом ответственности за последствия, которые могут произойти из-за неверных сведений.

Статья 94. Капитан судна обязан уплатить особое вознаграждение в размере, установленном Министерством морского флота СССР, в случае, когда лоцман задерживается на судне свыше двух часов вследствие необходимости догрузки или разгрузки судна, неисправности судовых механизмов, ожидания полной воды, нахождения судна в карантине и других обстоятельств, если они не вызваны действием непреодолимой силы.

Статья 95. В случае, если лоцман увезен проводимым им судном за пределы обслуживаемого им района, капитан обязан возместить лоцману стоимость обратного проезда и, кроме того, уплатить за каждые сутки пребывания его за пределами района лоцманской проводки вознаграждение, предусмотренное статьей 94 настоящего Кодекса.

Статья 96. Лоцманская служба содержится за счет средств порта. Лоцманский сбор, особое вознаграждение и штраф, предусмотренные статьями 91, 93, 94 и 95 настоящего Кодекса, взимаются портом и обращаются в его доход.

Комментарий

В целях обеспечения безопасности мореплавания проводка судов на подходах к морским портам, в пределах вод этих портов, а также между портами, независимо от флага судна, осуществляется исключительно государственными морскими лоцманами (ст. 79).

Министерство морского флота устанавливает районы обязательной лоцманской проводки (в которых судно не имеет право осуществлять плавание без государственного лоцмана) и необязательной (районы, где капитан судна может взять лоцмана, если считает это необходимым), информация о которых доводится до всеобщего сведения в обязательных постановлениях начальников портов, лоциях и «Извещениях мореплавателям».

Лоцманы обязаны обеспечивать безаварийную проводку судов, постановку судна на якорь (или бочку) и съёмку с них, а также швартовку судов и перестановку в порту.

В обязанности капитана судна входит обеспечение быстрого и безопасного приема лоцмана на борт судна (например, члены экипажа во главе с вахтенным помощником капитана и боцманом должны своевременно подготовить лацпорт и штормтрап с подветренного борта).

Присутствие лоцмана на судне ни в коей мере не снимает с капитана ответственности за управление судном. Лоцман может только советовать капитану, а все указания рулевому и в машинное отделение отдает лично. Если же в целях ускорения выполнения маневра капитан разрешат лоцману самому отдавать приказания, то они будут считаться отданными от лица капитана. Если капитану необходимо покинуть мостик, он обязан указать лоцману лицо, ответственное за управление судном.

За оказание лоцманских услуг предусматривается вознаграждение (лоцманский сбор), который рассчитывается исходя из чистой регистровой вместимости судна, указанной в его мерительном свидетельстве. В случае если лоцман увезен за пределы обслуживаемого района, на капитана возлагается обязанность возместить стоимость его обратного проезда, а также дополнительно уплатить специальное вознаграждение за каждые сутки пребывания лоцмана за пределами района лоцманской проводки.

В случае сомнений капитана в правильности рекомендаций лоцмана, первый вправе отказаться от лоцманских услуг. Лоцман не вправе без согласия капитана оставить судно прежде, чем оно будет в безопасном месте поставлено на якорь, ошвартовано, выведено в море или пока лоцман не будет сменен другим лоцманом.

Настоящий Кодекс предусматривает единственный случай, когда лоцман может отказаться от дальнейшей проводки судна, если капитан судна действует вопреки его рекомендациям (ст. 90). Такие случаи на практике встречаются редко, поскольку смысл лоцманской проводки заключается в даче советов и рекомендаций по судовождению в условиях, которые ему известны значительно лучше, чем капитану.

Помимо осуществления проводки судов лоцманы должны наблюдать за состоянием и правильностью навигационного ограждения и немедленно сообщать обо всех неисправностях. Также в их ведение входит обязанность следить, чтобы проводимые суда соблюдали правила по предупреждению загрязнения моря, правила по охране государственной границы и т. п.

Глава VI. ЗАТОНУВШЕЕ В МОРЕ ИМУЩЕСТВО

Статья 97. Подъем и удаление имущества (судов, их обломков, оборудования, грузов и т.д.), затонувшего в пределах территориальных или внутренних морских вод СССР (в том числе имущества, выброшенного на мелководье, банки, скалы и т.п.), производятся в соответствии с правилами статей 98 – 105 настоящего Кодекса.

Статья 98. Владелец затонувшего имущества, если он намерен поднять это имущество, должен известить об этом ближайший советский морской торговый или рыбный порт в течение одного года со дня, когда имущество затонуло.

Порт устанавливает по согласованию с заинтересованными государственными органами достаточный по обстоятельствам срок для подъема имущества и порядок производства этих работ и ставит об этом в известность его владельца.

Статья 99. В тех случаях, когда затонувшее имущество создает препятствие судоходству, морским промыслам, гидротехническим или другим работам, владелец имущества обязан поднять это имущество по требованию порта в установленный им срок.

Если владелец затонувшего имущества не известен, порт делает публикацию о сроках, установленных для подъема затонувшего имущества, в «Извещениях мореплавателям». Если при этом порту известен флаг затонувшего судна, порт также направляет соответствующее уведомление Министерству иностранных дел СССР.

Статья 100. Порт имеет право не разрешить владельцу поднимать затонувшее имущество своими средствами или средствами избранной им судоподъемной организации. В этом случае подъем имущества осуществляет порт за счет владельца имущества.

Статья 101. Если затонувшее имущество представляет непосредственную угрозу безопасности судоходства либо владелец затонувшего имущества не поднимет его в срок, установленный портом в соответствии со статьей 99 настоящего Кодекса, порт имеет право принять необходимые меры к его немедленному подъему, а при необходимости – к его уничтожению или удалению иным способом.

Статья 102. Подъем затонувшего военного имущества осуществляется органами Министерства обороны СССР. Подъем такого имущества в пределах акватории морского порта осуществляется по согласованию с Министерством морского флота СССР либо с другим министерством или ведомством, в ведении которого находится этот порт.

Статья 103. Владелец затонувшего имущества утрачивает права на него в случае, если не сделает заявления или не поднимет имущество в сроки, предусмотренные статьями 98 и 99 настоящего Кодекса.

Статья 104. Имущество, поднятое портом в соответствии со статьей 100 настоящего Кодекса, а также имущество, поднятое портом вследствие того, что оно представляло непосредственную угрозу безопасности судоходства (статья 101 настоящего Кодекса), может быть истребовано его владельцем в течение двух лет со дня, когда имущество затонуло. При этом порту должны быть возмещены стоимость подъема имущества и другие понесенные в связи с этим расходы и убытки. Если поднятое имущество реализовано портом из-за невозможности или нецелесообразности его хранения, владельцу имущества возвращаются вырученные от его реализации суммы, за вычетом всех расходов и убытков, понесенных портом в связи с подъемом, хранением и реализацией имущества.

Статья 105. Затонувшее имущество, случайно поднятое при осуществлении операций, связанных с торговым мореплаванием, должно быть сдано ближайшему советскому морскому торговому или рыбному порту. В этом случае выплачивается вознаграждение в размере одной трети стоимости сданного порту имущества.

Комментарий

В контексте настоящей Главы под имуществом следует понимать любые затонувшие вещи как связанные с судном (например, суда, их обломки, оборудование или грузы), так и не связанные с ним (например, части самолетов, надводные сооружения нефтяных вышек и т.д.).

Определяющим признаком затонувшего имущества является то, что оно скрыто под водой или находится на дне моря, а не плавает в волнах, поскольку в отношении последнего остается надежда, что оно будет спасено.

Вместе с тем, имущество, выброшенное не мелководье (то есть не скрытое под водой, но также оказавшееся в море и требующее специальных мер для его извлечения), охватывается общим понятием «затонувшее имущество».

Операции по подъему и удалению затонувшего имущества и операции по спасанию имеют существенные отличия. Во-первых, операции по подъему и удалению начинаются в отношении затонувшего имущества, в то время, как спасание предпринимается в отношении имущества, находящегося на плаву.

Во-вторых, операция по спасанию представляет собой оказание помощи или услуг, принятых для спасания самого судна, находящихся на нем грузов и т. д. в условиях грозящей им опасности повреждения или гибели пока данное имущество не вышло из фактического обладания судовладельца. Подъем же имущества представляет собой производство работ

в отношении затонувшего в море или выброшенного на мелководье имущества, когда его собственник лишился фактического обладания им.

В-третьих, отношения, складывающиеся в процессе подъема затонувшего имущества и спасания на море, имеют различное правовое регулирование. Подъем затонувшего имущества осуществляется посредством заключения договора подряда, тогда как спасательные операции оформляются путем заключения договора по оказанию услуг.

Владелец затонувшего имущества, если он намерен поднять это имущество, должен известить об этом ближайший советский морской торговый или рыбный порт в течение одного года со дня, когда имущество затонуло (ст. 98).

Если, затонувшее имущество создает препятствие судоходству (например, когда имущество затонуло в фарватере, или вблизи границ порта), его владелец обязан поднять это имущество по требованию порта в установленный им срок.

В отношении имущества, владелец которого не известен, порт обязан в публикации, помещаемой в «Извещениях мореплавателям», сообщить срок для подъема затонувшего имущества, примерную характеристику такого имущества и место его затопления, поскольку без этих данных владелец затонувшего имущества не в состоянии идентифицировать, его ли это имущество.

В ст. 100 настоящего Кодекса содержится ограничение права владельца затонувшего имущества распоряжаться подъемом его имущества. Так, владелец лишается права выбирать судоподъемное предприятие, а, следовательно, и возможности влиять на стоимость работ. Это право предоставлено порту, несмотря на то, что подъем затонувшего имущества осуществляется за счет его владельца.

Затонувшее имущество, случайно поднятое при осуществлении операций, связанных с торговым мореплаванием, должно быть сдано ближайшему советскому морскому торговому или рыбному порту. В этом случае выплачивается вознаграждение в размере одной трети стоимости сданного порту имущества (ст. 105).

Глава VII. ПЛАНИРОВАНИЕ И ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

Статья 106. Перевозка грузов осуществляется на основе государственных планов перевозок грузов, утверждаемых в установленном порядке.

Порядок составления планов перевозок грузов определяется положениями о планировании перевозок грузов морским транспортом, утверждаемыми Советом Министров СССР.

Статья 107. Перевозчик и отправитель при наличии между ними устойчивых связей, вызванных необходимостью осуществления систематических перевозок грузов, могут заключать долгосрочные договоры на перевозку грузов.

В долгосрочных договорах определяются условия перевозки, не предусмотренные настоящим Кодексом и изданными в его развитие правилами, но вытекающие из особенностей грузов и их перевозки.

Статья 108. Прием грузов для перевозки в определенных направлениях или назначением в определенные порты может быть запрещен только в исключительных случаях Министром морского флота СССР с извещением об этом заинтересованных организаций и с сообщением Совету Министров СССР о таком запрещении.

В случаях явлений стихийного характера, крушений и аварий, вызвавших перерыв движения, а также при объявлении карантина прием грузов может быть временно прекращен или ограничен распоряжением начальника парокходства, с немедленным уведомлением об этом Министра морского флота СССР, который устанавливает срок действия прекращения приема грузов или его ограничения.

О запрещении или приостановлении приема грузов начальник парходства немедленно уведомляет отправителей грузов, а при перевозке грузов в прямом смешанном или прямом водном сообщении – также и организации других видов транспорта.

Статья 109. Перевозчик и отправитель, которым по плану выделен тоннаж, несут имущественную ответственность за неподачу тоннажа, непредъявление к перевозке груза и за другие нарушения обязанностей, вытекающих из плана перевозок, в соответствии с положениями об ответственности за невыполнение плана перевозок, утвержденными Советом Министров СССР.

Перевозчик и отправитель несут такую же ответственность при осуществлении по соглашению сторон перевозок грузов, не предусмотренных планом.

К отношениям по перевозкам, подпадающим под действие положений об ответственности, указанных в части первой настоящей статьи, правила настоящего Кодекса о распоряжении грузом (статья 127), о замене судна (статья 131) и праве отправителя отказаться от договора (статьи 143 и 144) применяются, поскольку они не противоречат этим положениям.

Статья 110. Плата за перевозку грузов и дополнительные сборы за выполнение операций, связанных с перевозкой, исчисляются согласно действующим на морском транспорте тарифам и правилам их исчисления. Порядок утверждения тарифов определяется Советом Министров СССР.

Плата за перевозку груза должна быть внесена при перевозках в каботаже – до сдачи груза перевозчику, а при перевозках в заграничном сообщении – в срок, установленный в правилах, издаваемых Министерством морского флота СССР в соответствии со статьей 5 настоящего Кодекса. За несвоевременное внесение провозной платы отправитель (фрахтователь) уплачивает за каждый день просрочки штраф в размере 1 процента невнесенных платежей. Штраф в таком же размере взыскивается с получателя, задержавшего взнос причитающихся с него перевозчику сумм.

Статья 111. При приеме к перевозке в советских морских портах грузов и при выдаче перевозимых в каботаже грузов, для которых действующим законодательством установлены специальные правила их приема и выдачи, положения последней части статьи 124 настоящего Кодекса применяются, поскольку этими правилами не предусмотрено иное.

Статья 112. Срок, в течение которого груз должен быть погружен на судно или выгружен из него, определяется в советских морских портах на основании установленных норм обработки судов. Нормы обработки судов в морских торговых портах и нормы обработки судов Министерства морского флота СССР в портах других министерств и ведомств, обязательные для всех предприятий и организаций, утверждаются Министром морского флота СССР. Нормы обработки судов Министерства морского флота СССР в речных портах разрабатываются и утверждаются Министерством речного флота РСФСР и органами управления речным транспортом других союзных республик по согласованию с Министерством морского флота СССР. Нормы обработки судов рыбной промышленности в морских рыбных портах утверждаются Министром рыбного хозяйства СССР.

Статья 113. За простой судна вследствие непредъявления или несвоевременного предъявления груза, задержки погрузочно – разгрузочных работ, производимых средствами отправителя или получателя, или по иным причинам, ответственность за которые согласно правилам, действующим на морском транспорте, должен нести отправитель или получатель, последние уплачивают перевозчику штраф:

1) при перевозках грузов в каботаже – в размере, установленном тарифом;

2) при перевозках грузов в заграничном сообщении – в размере, установленном Министерством морского флота СССР по согласованию с Министерством внешней торговли СССР и Государственным комитетом Совета Министров СССР по внешним экономическим связям.

При систематических (неоднократных) длительных простоях в советском морском порту судов Министерства морского флота СССР по вине одного и того же отправителя или получателя взимаемый с него штраф за простой судов может быть увеличен до двукратного размера. Повышенный штраф за простой судов вводится по распоряжению Министра морского флота СССР не ранее чем через трое суток после письменного уведомления об этом организации, к которой предполагается применить этот штраф.

Штраф за простой судов взыскивается в бесспорном (безакцептном) порядке после представления отправителю (получателю) расчета сталийного времени и суммы штрафа.

Штраф за простой судов взыскивается независимо от штрафа за невыполнение плана перевозок.

Статья 114. За досрочную погрузку или разгрузку судна, производившуюся отправителем или получателем, перевозчик выплачивает соответственно отправителю или получателю премию в размере половины ставки штрафа за простой судна.

Статья 115. Сроки доставки грузов в каботаже и правила их исчисления устанавливаются Министерством морского флота СССР по согласованию с Госпланом СССР и Государственным комитетом Совета Министров СССР по материально – техническому снабжению.

В случае нарушения сроков доставки грузов перевозчик уплачивает получателю штраф в установленном размере.

Перевозчик освобождается от уплаты штрафа за просрочку в доставке грузов, если докажет, что просрочка произошла не по его вине.

Статья 116. Морские суда обязаны брать почту у органов Министерства связи СССР и доставлять ее в порты, в которые эти суда заходят.

Организации, суда которых перевозят почту, несут ответственность за ее утрату, повреждение или задержку в соответствии с Уставом связи СССР и международными договорами по вопросам связи, в которых участвует СССР.

Статья 117. Правила настоящей главы применяются также к отношениям, возникающим в связи с планированием и организацией буксировки морем плотов и иных плавучих объектов.

Комментарий

В советский период перевозка грузов морским транспортом осуществлялась исключительно на основе государственных планов, которые являлись составной частью общего планирования народного хозяйства СССР и были призваны обеспечивать полное удовлетворение потребностей различных отраслей народного хозяйства, внешней торговли и населения.

На морском транспорте разрабатывались перспективные (на длительный период и на 5 лет с распределением по годам), годовые с распределением по кварталам и квартальные с распределением по месяцам.

Конкретизация месячных заданий на перевозку грузов и организация их выполнения осуществлялась по-разному в зависимости от вида сообщения (каботажные перевозки, заграничные перевозки и др.).

Перевозчик и отправитель при наличии между ними устойчивых экономических связей, обусловленных необходимостью выполнения систематических перевозок грузов, могли заключать долгосрочные договоры, условия которых определялись особенностями отдельных видов

грузов и их перевозки (ст. 107). По своей природе такие договоры могут рассматриваться как договоры по организации перевозок в течение определенного периода.

В соответствии со ст. 109 настоящего Кодекса перевозчик и отправитель, которому по плану выделен тоннаж, несут имущественную ответственность за неподачу тоннажа и непредъявление к перевозке груза в соответствии с положениями об ответственности за невыполнение плана перевозок, утвержденными Советом Министров СССР.

Размер штрафных санкций устанавливался в зависимости от вида перевозки. В частности, ответственность сторон при перевозках внешнеторговых грузов регулировалось Положением о взаимной имущественной ответственности организаций морского транспорта и отправителей за невыполнение плана перевозок экспортных и импортных грузов, утвержденным Постановлением Совета Министров СССР от 1 июня 1965 г. №429³. Так, ответственность пароходства возникает за неподачу каждого конкретного судна, включенного в месячный график расстановки советских или арендованных иностранных судов, и невыполнение перевозок, предусмотренных грузовыми списками на линейных судах. За неподачу судна под погрузку согласно графику или грузовому списку перевозчик обязан уплатить отправителю штраф по нелинейным судам в размере 50% и по линейным судам – в размере 40% провозной платы за все непринятое количество груза, подготовленного к отправке на данном судне согласно графику или грузовому списку. Таковую же ответственность несет отправитель за непредъявление к перевозке груза или предъявление его в меньшем количестве, чем это предусмотрено графиком или грузовым списком.

Глава VIII. ДОГОВОР МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА

Статья 118. По договору морской перевозки груза перевозчик или фрахтовщик обязуется перевезти вверенный ему отправителем груз в порт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель или фрахтователь обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (фрахт).

Фрахтователем и фрахтовщиком признаются лица, заключившие друг с другом договор фрахтования судна (чартер).

Статья 119. Во взаимоотношениях между советскими организациями, а также в случаях, прямо предусмотренных в настоящей главе, соглашения сторон, не соответствующие правилам настоящей главы, недействительны.

Статья 120. Договор морской перевозки груза может быть заключен:

- 1) с условием предоставления для перевозки всего судна, части его или определенных судовых помещений (чартер);
- 2) без такого условия.

Наличие и содержание договора могут быть доказываемы чартером, коносаментом или другими письменными доказательствами.

Статья 121. Правоотношения между перевозчиком и получателем груза определяются коносаментом. Условия договора морской перевозки, не изложенные в коносаменте, обязательны для получателя, если в коносаменте сделана ссылка на документ, в котором они изложены.

Статья 122. Чартер должен содержать наименование сторон, размер фрахта, обозначение судна и груза, места погрузки, а также места назначения или направления судна. В чартер

³ Положением о взаимной имущественной ответственности организаций морского транспорта и отправителей за невыполнение плана перевозок экспортных и импортных грузов 1965 г. // СП СССР. 1965. №14. Ст. 105

могут быть включены по соглашению сторон и иные условия и оговорки. Чартер подписывается фрахтовщиком и фрахтователем либо их представителями.

Статья 123. После приема груза к перевозке перевозчик обязан выдать отправителю коносамент, который является доказательством приема перевозчиком указанного в нем груза.

Коносамент составляется на основании подписанного отправителем документа, который, в частности, должен содержать данные, указанные в пунктах 4 – 8 статьи 124 настоящего Кодекса.

Отправитель отвечает перед перевозчиком за все последствия неправильности или неточности сведений, указанных в упомянутом документе.

Статья 124. В коносаменте указываются:

- 1) наименование судна, если груз принят к перевозке на определенном судне;
- 2) наименование перевозчика;
- 3) место приема или погрузки груза;
- 4) наименование отправителя;
- 5) место назначения груза либо, при наличии чартера, место назначения или направление судна;
- 6) наименование получателя (именной коносамент) или указание, что коносамент выдан «приказу отправителя», либо наименование получателя с указанием, что коносамент выдан «приказу получателя» (ордерный коносамент), или указание, что коносамент выдан на предъявителя (коносамент на предъявителя); если в ордерном коносаменте не указано, что он составлен «приказу получателя», то он считается составленным «приказу отправителя»;
- 7) наименование груза, имеющиеся на нем марки, число мест либо количество и (или) мера (вес, объем), а в необходимых случаях данные о внешнем виде, состоянии и особых свойствах груза;
- 8) фрахт и другие причитающиеся перевозчику платежи либо указание, что фрахт должен быть уплачен согласно условиям, изложенным в чартере или в другом документе, либо указание, что фрахт полностью уплачен;
- 9) время и место выдачи коносамента;
- 10) число составленных экземпляров коносамента;
- 11) подпись капитана или иного представителя перевозчика.

При буксировке леса в плотях данные, указанные в пункте 7 настоящей статьи, перевозчиком не проверяются и включаются в коносамент на основании письменного объявления отправителя. При перевозке грузов наливом, насыпью или навалом, если данные, указанные в пункте 7, не были проверены, перевозчик вправе включить таковые в коносамент, с соответствующей оговоркой. Такая же оговорка может быть сделана перевозчиком при перевозке всякого рода грузов в том случае, когда у него есть достаточные основания предполагать, что данные, упомянутые в пункте 7, указаны отправителем неточно или он не имел возможности их проверить. При перевозке в заграничном сообщении в коносамент могут быть включены по соглашению сторон и иные условия и оговорки.

Статья 125. По желанию отправителя при перевозке грузов в заграничном сообщении ему может быть выдан коносамент в нескольких экземплярах тождественного содержания, причем в каждом из них отмечается число составленных экземпляров коносамента. После выдачи груза по одному из экземпляров коносамента остальные теряют силу.

Статья 126. Коносамент передается с соблюдением следующих правил:

- 1) именной коносамент может передаваться по именным передаточным надписям или в иной форме с соблюдением правил, установленных для передачи долгового требования;
- 2) ордерный коносамент может передаваться по именным или бланковым передаточным надписям;
- 3) коносамент на предъявителя может передаваться посредством простого вручения.

Статья 127. Отправитель имеет право потребовать обратной выдачи груза в месте отправления до отхода судна, выдачи груза в промежуточном порту или выдачи его не тому лицу, которое указано в коносаменте, при условии предъявления всех выданных отправителю экземпляров коносамента или предоставления соответствующего обеспечения и с соблюдением правил настоящего Кодекса об отказе от договора морской перевозки. Такое же право принадлежит и всякому законному держателю всех выданных отправителю экземпляров коносамента.

Статья 128. Грузы, нуждающиеся в таре и упаковке для предохранения от утраты, недостачи и повреждения, должны предъявляться к перевозке в исправной таре и упаковке, соответствующих государственным стандартам и техническим условиям, а грузы, на тару и упаковку которых стандарты и технические условия не установлены, – в исправной таре и упаковке, обеспечивающих их полную сохранность при перевозке и перевалке.

Сельскохозяйственные продукты, отправляемые из советских морских портов колхозами и организациями потребительской кооперации, могут приниматься к перевозке и в нестандартной таре, обеспечивающей их полную сохранность.

Плоты должны предъявляться отправителем в состоянии, соответствующем установленным правилам сплотки, а при отсутствии таких правил – в состоянии, обеспечивающем доставку плотов морем в сохранности.

Статья 129. Перевозчик обязан заблаговременно, до начала рейса, привести судно в мореходное состояние: обеспечить техническую годность судна к плаванию, надлежащим образом снарядить его, укомплектовать экипажем и снабдить всем необходимым, а равно привести трюмы и все другие помещения судна, в которых перевозится груз, в состояние, обеспечивающее надлежащий прием, перевозку и сохранность груза.

Перевозчик не несет ответственности, если он докажет, что немореходное состояние судна было вызвано недостатками, которые не могли быть обнаружены при проявлении им должной заботливости (скрытые недостатки).

Соглашение сторон, противоречащее части первой настоящей статьи, недействительно.

Статья 130. Отправитель должен своевременно передать перевозчику все касающиеся груза документы, требуемые портовыми, таможенными, санитарными или иными административными правилами, и отвечает перед перевозчиком за убытки, происшедшие вследствие несвоевременной передачи, неправильности или неполноты этих документов.

Статья 131. Если груз должен быть перевезен на определенном судне, он может быть погружен на другое судно только с согласия отправителя (фрахтователя), за исключением случаев перегрузки вследствие технической необходимости, возникшей после начала погрузки.

Статья 132. Груз размещается на судне по усмотрению капитана, но не может быть помещен на палубе без письменного согласия отправителя, за исключением грузов, допускаемых к перевозке на палубе согласно правилам, действующим на морском транспорте для перевозок в каботаже.

Перевозчик несет ответственность за правильное размещение, крепление и сепарацию грузов на судне. Указания перевозчика, касающиеся погрузки, крепления и сепарации груза, обязательны для организаций и лиц, производящих грузовые работы.

Статья 133. В каботаже грузы могут перевозиться в опломбированном отправителем помещении судна.

Перечень грузов, перевозка которых осуществляется в опломбированных помещениях, а также порядок опломбирования устанавливаются правилами, издаваемыми Министерством морского флота СССР.

Статья 134. Срок, в течение которого груз должен быть погружен на судно (сталийное время), определяется соглашением сторон, а при отсутствии такого соглашения – сроками, обычно принятыми в порту погрузки.

Статья 135. Соглашением сторон могут быть установлены дополнительное по окончании срока погрузки время ожидания (контрсталийное время) и размер соответствующей платы (демередж), а также вознаграждение за окончание погрузки груза до истечения сталийного времени (диспач).

При отсутствии соглашения сторон, предусмотренного настоящей статьей, продолжительность контрсталийного времени и размер платы перевозчику за простой, а также размер вознаграждения отправителю или фрахтователю за досрочное окончание погрузки определяются согласно срокам и ставкам, обычно принятым в соответствующем порту.

В случае отсутствия указанных ставок размер платы за простой определяется расходами по содержанию судна и экипажа, а вознаграждение за досрочное окончание погрузки исчисляется в половинном размере платы за простой.

Статья 136. Перевозчик имеет право по истечении контрсталийного времени отправить судно в плавание, если даже весь условленный груз не погружен на судно по причинам, не зависящим от перевозчика. При этом он сохраняет право на получение полного фрахта.

Статья 137. В случае предоставления для перевозки груза всего судна капитан не вправе отказаться от приема груза, доставленного до окончания сталийного времени или контрсталийного времени, если стороны условились о таковом, хотя бы принятие и укладка груза могли задержать судно более установленного срока. За каждый лишний день задержки судна сверх контрсталийного времени отправитель обязан возместить перевозчику причиненные убытки.

В тех случаях, когда для перевозки груза предоставлено не все судно, капитан вправе до истечения указанных сроков отказаться от приема груза, который вследствие его предъявления с опозданием можно погрузить на судно надлежащим образом и без вреда для остального груза не иначе, как с задержкой судна. При этом перевозчик сохраняет право на получение полного фрахта.

Статья 138. В случае предоставления для перевозки груза всего судна или его части либо определенных судовых помещений отправитель может потребовать удаления постороннего груза из предоставленного судна, части судна или судового помещения в порту отправления, а в случае предоставления всего судна – и в любом порту захода. Если груз не был своевременно удален, отправитель имеет право потребовать соответствующего уменьшения фрахта, а также возмещения причиненных ему убытков.

Статья 139. Груз, легко воспламеняющийся, взрывчатый или вообще опасный по своей природе, если он был сдан под неправильным наименованием и при его приемке перевозчик не мог путем наружного осмотра удостовериться в его свойствах, может быть в любое время выгружен перевозчиком либо уничтожен или обезврежен без возмещения отправителю убытков.

Отправитель отвечает за все убытки, причиненные в связи с перевозкой указанного груза.

Фрахт за перевозку такого груза не возвращается, а если он при отправлении груза не был уплачен, перевозчик может взыскать его полностью.

Статья 140. Если погруженный с ведома и согласия перевозчика груз, указанный в статье 139 настоящего Кодекса, станет опасным для судна, другого груза или находящихся на судне людей, то перевозчик вправе поступить с таким грузом в соответствии с частью первой статьи 139. Отправитель в таком случае не несет ответственности перед перевозчиком за убытки, причиненные в связи с перевозкой указанного груза, за исключением общей аварии. Перевозчик имеет право на фрахт в размере, пропорциональном расстоянию, фактически пройденному этим судном с грузом.

Статья 141. В случае, если отправителю предоставлено для перевозки все судно, перевозчик обязан по требованию отправителя отправить судно в плавание, хотя бы не весь груз был погружен. Перевозчик в этом случае сохраняет право на полный фрахт.

Статья 142. Если стоимость погруженного груза не покрывает фрахта и других издержек перевозчика по грузу, а отправитель не внес полностью фрахта перед отправлением судна и не предоставил дополнительного обеспечения, перевозчик имеет право до отправления судна расторгнуть договор и потребовать уплаты ему половины обусловленного фрахта, платы за простой, если он имел место, а также других израсходованных перевозчиком по грузу сумм. Выгрузка производится за счет отправителя.

Статья 143. Если для перевозки груза было предоставлено все судно, отправитель вправе отказаться от договора с уплатой:

1) половины полного фрахта, а также платы за простой, если он имел место, и израсходованных перевозчиком за счет груза сумм, не включенных в сумм фрахта, если отказ отправителя последовал до истечения стальной или контрстальной времени, установленного для погрузки, либо до отправления судна в плавание, смотря по тому, какой из этих двух моментов наступит ранее;

2) полного фрахта и других сумм, указанных в пункте 1 настоящей статьи, если отказ последовал после одного из моментов, упомянутых в пункте 1, и договор был заключен на один рейс;

3) полного фрахта за первый рейс, других сумм, указанных в пункте 1 настоящей статьи, и половины фрахта за остальные рейсы, если отказ последовал после одного из моментов, упомянутых в пункте 1, и договор был заключен на несколько рейсов.

При отказе отправителя от договора перевозки до выхода судна в рейс перевозчик обязан выдать ему груз, хотя бы выгрузка могла задержать судно более установленного срока.

При отказе отправителя от договора перевозки во время рейса он вправе требовать выдачи груза только в том порту, куда судно должно зайти согласно договору или зашло в силу необходимости.

Статья 144. Если по договору морской перевозки отправителю было предоставлено не все судно, то его отказ от договора может последовать лишь при условии уплаты полного фрахта, платы за простой, если он имел место, и израсходованных перевозчиком за счет груза сумм, не включенных в сумму фрахта. Перевозчик обязан по требованию отправителя выдать груз до его доставки в порт назначения лишь в том случае, если этим не будет нанесен ущерб перевозчику и другим отправителям.

Статья 145. Каждая из сторон вправе отказаться от договора без возмещения другой стороне убытков в следующих возникших до отхода судна из места погрузки случаях:

- 1) военных или иных действий, могущих угрожать опасностью захвата судна или груза;
- 2) блокады места отправления или места назначения груза;
- 3) задержания судна по распоряжению властей по причинам, не зависящим от той или другой стороны по договору;
- 4) привлечения судна для специальных надобностей государства;
- 5) запрещения органами власти вывоза из места отправления или ввоза в место назначения груза, который предназначен к перевозке.

Однако случаи, предусмотренные в пунктах 3 и 5 настоящей статьи, не могут служить основанием к отказу от договора без возмещения другой стороне убытков, если задержка предвидится кратковременная.

В случаях, предусмотренных в настоящей статье, перевозчик не несет расходов по выгрузке.

Статья 146. Каждая из сторон, вследствие наступления какого-либо из обстоятельств, перечисленных в статье 145, может отказаться от договора также во время рейса. В этом случае отправитель уплачивает перевозчику все понесенные последним по грузу расходы, в том числе и расходы по выгрузке, а также фрахт пропорционально фактически пройденному расстоянию.

Статья 147. Договор прекращается без отказа сторон и без обязанности одной стороны возместить другой вызванные прекращением договора убытки, если после заключения договора и до отхода судна из места погрузки вследствие обстоятельств, не зависящих от сторон:

- 1) судно погибнет или будет насильственно захвачено;
- 2) судно будет признано негодным к плаванию;
- 3) погибнет груз, индивидуально определенный;
- 4) погибнет груз, определяемый родовыми признаками, после сдачи его для погрузки, а отправитель не успеет сдать другой груз вместо погибшего.

Договор прекращается вследствие указанных обстоятельств и во время рейса, причем перевозчику причитается фрахт пропорционально фактически пройденному расстоянию, исходя из количества спасенного и сданного груза.

Статья 148. Если вследствие запрещения властей, стихийных явлений или иных причин, не зависящих от перевозчика, судно не может войти в порт назначения, перевозчик обязан немедленно уведомить об этом отправителя.

Если в течение разумного срока с момента отправки уведомления не поступит распоряжения отправителя о том, как поступить с грузом, капитан вправе выгрузить груз в одном из ближайших портов по своему усмотрению либо выгрузить этот груз в порт отправления, смотря по тому, что, по мнению капитана, представляется более выгодным для отправителя.

Если под перевозку было предоставлено не все судно, капитан должен выгрузить груз, который не может быть доставлен в порт назначения, в другом порту в соответствии с распоряжением отправителя. При неполучении такого распоряжения в течение трех суток с момента

отправления уведомления капитан вправе выгрузить груз в одном из ближайших портов по своему усмотрению, сообщив об этом отправителю. Капитан вправе поступить таким же образом и в том случае, когда распоряжение отправителя нельзя выполнить без ущерба для владельцев других находящихся на судне грузов.

Отправитель обязан возместить перевозчику все расходы, связанные с ожиданием распоряжения отправителя в течение разумного срока, а также все расходы по грузу и уплатить фрахт пропорционально фактически пройденному судном расстоянию.

Статья 149. Перевозчик обязан доставлять грузы в установленные сроки, а если они не установлены, – в обычно принятые сроки.

Статья 150. Не считается нарушением договора перевозки всякое отклонение судна от намеченного пути в целях спасания на море людей, судов и грузов, а равно иное разумное отклонение, если оно не вызвано неправильными действиями перевозчика.

Статья 151. При выгрузке груза в порту назначения соответственно применяются статьи 134 и 135 настоящего Кодекса.

Статья 152. Груз выдается в порту назначения:

- 1) по именному коносаменту – получателю, указанному в коносаменте, или лицу, которому коносамент был передан по именной передаточной надписи или в иной форме с соблюдением правил, установленных для передачи долгового требования;
- 2) по ордерному коносаменту – отправителю или получателю в зависимости от того, составлен коносамент «приказу отправителя» или «приказу получателя», а при наличии в коносаменте передаточных надписей – лицу, указанному в последней из непрерывного ряда передаточных надписей, или предъявителю коносамента с последней бланковой надписью;
- 3) по коносаменту на предъявителя – предъявителю коносамента.

Статья 153. Получатель и перевозчик имеют право каждый требовать до выдачи груза его осмотра и проверки его количества. Вызванные этим расходы несет тот, кто потребовал осмотра или проверки груза.

Статья 154. Все причитающиеся перевозчику платежи уплачиваются отправителем (фрахтователем). В случаях, предусмотренных соглашением отправителя (фрахтователя) с перевозчиком, а при перевозках в каботаже – действующими на морском транспорте правилами, допускается перевод платежей на получателя.

Получатель обязан при приеме груза уплатить перевозчику, если это не было сделано ранее, причитающийся фрахт, плату за простой, возместить необходимые расходы, произведенные перевозчиком за счет груза, а в случае общей аварии – внести аварийный взнос или предоставить надлежащее обеспечение.

Перевозчик может не выдавать груза до уплаты сумм или предоставления обеспечения, указанных в части второй настоящей статьи.

Статья 155. За груз, погибший или поврежденный по причинам, за которые перевозчик не несет ответственности, фрахт уплачивается полностью. Однако за груз, погибший вследствие крушения судна или иного несчастного случая, либо насильственно захваченный, фрахт не взимается, а если он был внесен вперед, то возвращается. Если после гибели судна груз окажется спасенным или после захвата будет освобожден, то перевозчик имеет право на фрахт пропорционально фактически пройденному расстоянию.

Статья 156. Если при приеме груза, перевозимого по коносаменту, получатель письменно не заявил перевозчику о недостатке или повреждении груза, то считается, поскольку иное не будет доказано, что он получил груз в соответствии с условиями коносамента.

Если груз был получателем совместно с перевозчиком осмотрен или проверен, то получатель может не делать указанного в настоящей статье заявления.

В случае, если недостача или повреждение не могли быть обнаружены при обычном способе приема груза, то заявление перевозчику может быть сделано получателем в течение трех дней после приема груза.

Соглашение, противоречащее настоящей статье, недействительно.

Статья 157. Если для перевозки груза было предоставлено не все судно и в порту назначения получатель не востребовал этот груз или от него отказался, перевозчик вправе, уведомив об этом отправителя, сдать груз на хранение в склад или в иное надежное место за счет и на риск отправителя.

Если для перевозки груза было предоставлено все судно, капитан обязан немедленно уведомить отправителя о неявке либо отказе получателя от принятия груза. Выгрузка и сдача груза на хранение производятся капитаном судна лишь по истечении сроков выгрузки и контрсталийного времени и при условии, если в эти сроки не поступит иное распоряжение отправителя. Время, затраченное перевозчиком на сдачу груза на хранение, рассматривается как простой.

Если в течение двух месяцев со дня прихода судна в порт сданный на хранение груз не будет востребован и отправитель не уплатит перевозчику всех причитающихся по данной перевозке сумм, перевозчик вправе продать груз. Скоропортящийся невостребованный груз может быть продан и до истечения указанного срока.

В советских морских портах сроки и порядок хранения грузов до принятия их получателями, а также порядок продажи грузов, не востребованных получателями, определяются правилами, издаваемыми Министерством морского флота СССР в соответствии со статьей 5 настоящего Кодекса.

Статья 158. При скоплении в морских торговых портах перевозимых в каботаже грузов вследствие несвоевременного вывоза этих грузов получателями по их вине плата за хранение этих грузов в порту может быть увеличена до трехкратного размера.

Повышенная плата за хранение вводится по распоряжению органа морского транспорта, которому подчинен данный порт, не ранее суток после письменного уведомления об этом организации, к которой предполагается применить эти санкции.

Статья 159. Суммы, вырученные от продажи груза (статья 157 настоящего Кодекса), за вычетом сумм, причитающихся перевозчику, зачисляются в депозит перевозчика для выдачи по принадлежности.

Если вырученных от продажи груза сумм окажется недостаточно для покрытия причитающихся перевозчику платежей и расходов по хранению и продаже, перевозчик вправе взыскать недополученное с отправителя.

Если в течение шести месяцев со дня продажи груза никто не заявит своих прав на сумму, вырученную от его продажи, то сумма, вырученная от продажи невостребованного груза, поступает в доход союзного бюджета, а сумма, вырученная от продажи бездокументного груза, – в доход перевозчика на покрытие убытков, вызванных удовлетворением требований, связанных с утратой грузов.

Статья 160. Перевозчик отвечает за утрату, недостачу и повреждение принятого к перевозке груза, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение произошли не по его вине, в частности вследствие:

- 1) непреодолимой силы;
- 2) опасностей и случайностей на море и в других судоходных водах;
- 3) спасания человеческих жизней, судов и грузов;
- 4) пожара, возникшего не по вине перевозчика;
- 5) действий или распоряжений властей (задержание, арест, карантин и т.д.);
- 6) военных действий и народных волнений;
- 7) действий или упущений отправителя или получателя;
- 8) скрытых недостатков груза, его свойств или естественной убыли;
- 9) незаметных по наружному виду недостатков тары и упаковки груза или сплотки леса в плоту;
- 10) недостаточности или неясности марок;
- 11) забастовок или иных обстоятельств, вызвавших приостановление или ограничение работы полностью или частично.

Ответственность по настоящей статье возникает с момента принятия груза к перевозке и продолжается до момента его выдачи.

Недействительны соглашения, не соответствующие правилам настоящей статьи, за исключением соглашений об ответственности с момента принятия груза до погрузки его на судно и после выгрузки до сдачи груза.

Статья 161. Перевозчик не отвечает за утрату, недостачу или повреждение груза, за исключением груза, перевозимого в каботаже, если докажет, что они произошли вследствие действий или упущений капитана, прочих лиц судового экипажа и лоцмана в судовождении или управлении судном. За утрату, недостачу и повреждение груза, вызванные действиями или упущениями указанных лиц при приеме, погрузке, размещении, сохранении, выгрузке или сдаче груза, перевозчик несет ответственность по правилам статьи 160 настоящего Кодекса.

Статья 162. Перевозчик не отвечает за недостачу груза, прибывшего в место назначения в исправных грузовых помещениях за исправными пломбами отправителя (статья 133 настоящего Кодекса), груза, доставленного в целой исправной таре без следов вскрытия в пути, а также груза, перевозившегося в сопровождении проводника отправителя или получателя, если только получатель не докажет, что недостача груза произошла по вине перевозчика.

Статья 163. За утрату, недостачу или повреждение груза перевозчик несет ответственность в следующих размерах:

- 1) за утрату и недостачу груза – в размере действительной стоимости утраченного или недостающего груза;
- 2) за повреждение груза – в сумме, на которую понизилась его стоимость.

Перевозчик также возвращает полученный им фрахт, если он не входит в цену утраченного или недостающего груза.

Статья 164. Действительная стоимость утраченного или поврежденного груза определяется по ценам места назначения в то время, когда туда пришло или должно было прийти судно, а при невозможности определить эти цены – по ценам места и времени отправления груза с прибавлением расходов по перевозке.

Действительная стоимость утраченного или поврежденного груза, принадлежащего советской государственной, кооперативной или общественной организации и перевозившегося

на судне, плавающем под Государственным флагом Союза ССР, определяются по установленным государственным ценам. Если по грузу отправитель или получатель обязан уплатить налог с оборота, а счет отправителя выписан по ценам без налога с оборота, к сумме счета добавляется соответствующая сумма налога с оборота.

Из возмещения за утраченный или поврежденный груз вычитаются расходы, связанные с перевозкой груза (уплата фрахта, пошлин и др.), которые должны были быть произведены грузовладельцем, но вследствие утраты, недостачи или повреждения груза произведены не были.

Статья 165. При перевозке груза в заграничном сообщении по коносаменту, если стоимость груза не была объявлена и включена в коносамент, возмещение за утраченное или поврежденное место или обычную единицу груза не может превышать 250 рублей.

Соглашение об уменьшении этой суммы недействительно.

Статья 166. При буксировке леса в плотях правила статей 122,132,133,136 – 140,162 и 165 настоящего Кодекса не применяются.

Комментарий

Положения настоящей Главы регулируют отношения, связанные с морской перевозкой грузов, правами и обязанностями сторон по договору морской перевозки груза, а также их ответственностью за неисполнение договорных обязательств. В зависимости от того, являются ли субъектами перевозки советские юридические лица или иностранные фирмы или граждане, нормы данной Главы носят диспозитивный или императивный характер, за исключением тех норм, которые являются императивными независимо от субъектов правоотношения (ст. ст. 129, 156, 160, 165).

Общее определение договора морской перевозки груза дано в ст. 118 настоящего Кодекса, согласно которой перевозчик или фрахтовщик обязуется перевести вверенный ему отправителем груз в порт назначения и выдать ему управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель или фрахтователь обязуется уплатить за перевозку установленную плату (фрахт).

В отличие от договоров перевозки другими видами транспорта, договор морской перевозки груза может быть заключен как перевозчиком и отправителем, так и фрахтовщиком и фрахтователем. Такая особенность проистекает из деления договора морской перевозки груза на два вида (ст. 120) – договора рейсового чартера (с условием предоставления для перевозки всего судна, его части или определенных судовых помещений) и договора по коносаменту (без такого условия). Соответственно, договор рейсового чартера заключается фрахтовщиком и фрахтователем, а договор по коносаменту – перевозчиком и отправителем.

Наличие двух видов договора морской перевозки груза не является новеллой настоящего Кодекса, поскольку такое понимание его правовой природы проистекает из традиционных подходов, закрепленных еще в Кодексе торгового мореплавания 1929 г.

Рейсовый чартер представляет собой одну из древнейших форм договора перевозки, который заключается, как правило, при нерегулярном, так называемом «трамповом» судоходстве. Данная форма судоходства наложила свой отпечаток и на содержание чартеров. Согласно ст. 122 настоящего Кодекса чартер должен содержать наименование сторон, размер фрахта, обозначение судна и груза, места погрузки, порта отправления и назначения, а также иные условия и оговорки, которые могут быть включены в него по соглашению сторон. Как правило, чартер содержит, наряду с указанными реквизитами, подробные данные о судне (например, флаг, тоннаж, скорость и т.д.), условие о праве судовладельца на перевозку других грузов, о праве на отклонение от намеченного пути, о сталийном времени и порядке его расчета,

размере демереджа и диспача, о распределении обязанностей по погрузке и выгрузке, оплате портовых сборов и т. д.

Чаще всего условия чартера являются обязательными только во взаимоотношениях фрахтовщика и фрахтователя и не налагают обязательств на грузополучателя (в случае, если он не выступает в качестве фрахтователя). Если же в коносаменте сделана ссылка на условия чартера, они становятся обязательными и для получателя груза.

В практике торгового мореплавания стороны рейсового чартера при его заключении пользуются типовыми проформами в целях упрощения и ускорения данного процесса. Такие стандартные формы договоров разрабатываются объединениями судовладельцев совместно с объединениями грузовладельцев, брокеров, страховщиков и т. д. Проформы рейсовых чартеров, как правило, имеют кодовое наименование («Дженкон», «Ньювой» и др.), зависящее от видов перевозимых грузов, направлений перевозки и др.

Если груз конкретного грузоотправителя составляет лишь часть общего груза на судне, такая перевозка оформляется выдачей коносамента. Данный документ служит лишь свидетельством заключения договора перевозки и его содержания, не являясь при этом самим договором перевозки. Коносамент составляется перевозчиком на основании представленного отправителем документа (погрузочного ордера), который содержит данные, переносимые впоследствии в коносамент. В отличие от договора рейсового чартера, условия которого согласовываются и подписываются двумя сторонами (фрахтовщиком и фрахтователем), коносамент представляет собой односторонний документ, выдаваемый и подписываемый перевозчиком.

Коносамент получил свое широкое распространение в международной торговле, поскольку наряду с выполнением своих основных функций (расписки перевозчика в приеме груза и доказательством заключения договора), он является товарораспорядительным документом, который позволяет без фактической передачи товара определять его юридическую судьбу. При этом переход права собственности на груз осуществляется путем передачи коносамента лицу, которое не видело данный груз и фактически им не владело, и которое, в свою очередь, может передать его другому лицу и т. д.

Коносамент составляется, как правило, в нескольких экземплярах тождественного содержания (оригиналах), один из которых остается у перевозчика, а другие могут передаваться отправителю, получателю. После выдачи груза по одному из коносаментов, остальные теряют силу.

В международной торговой практике существуют различные формы коносаментов, отличающиеся в зависимости от линий перевозок, объединений судовладельцев и судоходных компаний их разрабатывающих.

Ответственность морского перевозчика за утрату, недостачу и повреждение принятого к перевозке груза возникает с момента принятия груза к перевозке и продолжается до момента его выдачи. Перевозчик будет нести ответственность, если не докажет, что утрата, повреждение или недостача груза произошли не по его вине. Бремя доказывания в своей невиновности лежит на перевозчике как на лице, нарушившем свои обязательства.

Положения ст. 160 настоящего Кодекса, содержащие перечень обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности за несохранность груза, соотносятся с соответствующими положениями Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносамента 1924 г.⁴. Приведенный перечень не является исчерпывающим, поскольку могут появиться и другие обстоятельства, произошедшие не по вине перевозчика и повлекшие за собой несохранность груза, однако на протяжении длительного времени он служит ориентиром для судов и арбитражей при рассмотрении ими данной категории споров.

⁴ См. комментарий к разделу А Главы V Кодекса торгового мореплавания 1929 г.

К обстоятельствам, исключающим ответственность морского перевозчика за несохранность груза, можно отнести следующие обстоятельства. Непреодолимая сила (п. 1 ч. 1 ст. 160) как чрезвычайное и непредотвратимое при данных условиях событие в контексте морских перевозок подразумевает события естественного характера такие, как шторм, ураган, цунами, гроза и т. п. При этом одного факта наличия непреодолимой силы не достаточно для освобождения морского перевозчика от ответственности за груз. Ему необходимо доказать не только наличие причинной связи между произошедшим событием и причиненными убытками, но и то, что перевозчик и его служащие предприняли все разумные меры для обеспечения сохранности перевозки груза.

В отличие от непреодолимой силы, такое обстоятельство как опасности и случайности на море и в других судоходных водах (п. 2 ч. 1 ст. 160) не всегда характеризуется чрезвычайностью и интенсивностью. Достаточно того, чтобы они носили случайный характер и перевозчик не мог предвидеть их наступление при проявлении должной заботливости (например, посадка судна на мель, не обозначенную на навигационной карте).

Спасение человеческих жизней, судов и грузов (п. 3 ч. 1 ст. 160) как обстоятельство, освобождающее перевозчика от ответственности, объединяет в себе две различные ситуации. Обязанность капитана судна следовать на помощь терпящим бедствие людям предусмотрена многочисленными международными конвенциями и национальным законодательством каждого отдельного государства. Невыполнение данной обязанности влечет за собой уголовную ответственность, предусмотренную ст. 129 Уголовного кодекса РСФСР 1960 г.⁵ В этой связи, очевидно, что в случае несохранности груза, возникшей в процессе спасения человеческих жизней, перевозчик будет освобожден от ответственности.

В случае же спасения чужого судна и груза на основании Международной конвенции для объединения некоторых правил относительно оказания помощи и спасения на море 1910 г.⁶ судовладелец (если операция имела полезный результат) получит вознаграждение и при этом может быть освобожден от ответственности за несохранность груза, перевозимого на своем судне. Такая несправедливая на первый взгляд ситуация объясняется желанием распределить риски торгового мореплавания между всеми участниками морского предприятия (судовладельцем и грузовладельцами).

На основании п. 4 ч. 1 ст. 160 перевозчик может быть освобожден от ответственности за ущерб, причиненный грузу в результате пожара, возникшего без вины перевозчика (например, если произошло самовоспламенение груза, об опасных свойствах которого перевозчик не знал).

Перевозчик освобождается от ответственности не только за вред, причиненный сами пожаром, но и за вред, возникший вследствие его тушения, если убытки, связанные с этим обстоятельством, не подлежат возмещению в порядке распределения общей аварии.

Действия и распоряжения властей также являются основанием для освобождения перевозчика от ответственности (п. 5 ч. 1 ст. 160). Под такими действиями понимают задержание, арест и другие акты органов государственной власти и управления в отношении судна или груза, повлекшие за собой утрату или повреждение груза. Так, например, в момент прибытия груза в порт назначения там могут действовать карантинные ограничения, последствием которых могут быть задержка погрузочно-разгрузочных работ и связанная с этим несохранность груза, необходимость фумигации, дезинфекции и дезинсекции судна.

Перевозчик освобождается от ответственности за несохранность груза во всех случаях причинения ущерба военными действиями и народными волнениями (п. 6 ч. 1 ст. 160), под которыми, соответственно, понимается состояние войны между государствами или различ-

⁵ Уголовный кодекс РСФСР 1960 г. // Ведомости ВС РСФСР. 1960. №40. Ст. 591.

⁶ См. комментарий к Главе IX Кодекса торгового мореплавания 1929 г.

ными общественными группами и классами внутри государства. Причем, если ущерб грузу будет причинен в связи с изменением курса следования или заходом в другой порт, он может быть рассмотрен как ущерб, вызванный военными действиями.

Могут иметь место ситуации, при которых отправитель сдает перевозчику груз, требующий специальных условий перевозки, под неправильным наименованием, вследствие чего такой груз приходит в негодность, или при которых получатель груза несвоевременно забирает его у перевозчика, что также влечет несохранность груза. При таких и иных обстоятельствах, когда действия или упущения отправителя или получателя привели к соответствующим убыткам, перевозчик освобождается от ответственности (п. 7 ч. 1 ст. 160).

При приеме груза к перевозке перевозчик должен убедиться в его надлежащем состоянии, однако даже при самом добросовестном осмотре иногда бывает трудно обнаружить скрытые недостатки груза. Также некоторые грузы (перевозимые навалом, насыпью, наливом и т.д.) могут быть подвержены утечке, утруске или усушке в процессе перевозки. Такие потери, являющиеся неизбежными и возникающие не по вине перевозчика, относятся к естественным потерям. Несохранность груза, возникшая при таких условиях, не может быть поставлена в вину перевозчику (п. 8 ч. 1 ст. 160).

Недостатки тары и упаковки груза или сплотки леса в плоту означают скрытые, т.е. «конструктивные» недостатки тары или сплотки (п. 9 ч. 1 ст. 160). Перевозчик не будет освобождаться от ответственности за несохранность груза, если она связана с недостатками упаковки, которые могли быть им обнаружены в процессе приема груза к перевозке.

Выдавая отправителю коносамент, перевозчик обязан среди других сведений указать имеющиеся на грузе марки. Маркировка груза наносится отправителем и принято считать, что он гарантировал перевозчику ее точность и достаточность. Поскольку перевозчик не может проверить полноту и точность нанесенной отправителем маркировки, которая должна включать в себя наименование отправителя, пункты отправления и назначения груза, наименование получателя, номер места и знаки отправления, он не отвечает за несохранность груза, произошедшую вследствие недостаточности или неясности марок (п. 10 ч.1 ст. 160).

Включение в ст. 160 пункта о забастовках или иных обстоятельствах, вызвавших приостановление или ограничение работы полностью или частично (п.11 ч. 1), объяснялось стремлением законодателя поставить советского перевозчика в равное положение с иностранными перевозчиками в случаях вынужденного простоя судна в связи с данными обстоятельствами в порту иностранного государства.

Впервые в настоящем Кодексе навигационная ошибка как основание для освобождения перевозчика от ответственности даже при наличии его вины содержится в отдельной статье (ст. 161). Ранее в Кодексе торгового мореплавания 1929 г. правило о навигационной ошибке содержалось в п. «л» ст. 160 наряду с другими основаниями освобождения перевозчика от ответственности без наличия его вины, что представляется не совсем логичным, поскольку навигационная ошибка представляет собой виновные действия или упущения капитана, прочих лиц судового экипажа или лоцмана в судовождении или управлении судном.

Навигационную ошибку необходимо отличать от так называемой «коммерческой ошибки». В судебной и арбитражной практике был выработан критерий для разграничения этих понятий. Так, негативные последствия навигационной ошибки распространяются на всех участников морского предприятия (судно, экипаж, груз, фрахт), тогда как негативные последствия коммерческой ошибки отражаются только на грузе.

При навигационной ошибке перевозчик освобождается от ответственности только перед своим контрагентом по договору перевозки, перед третьими же лицами в случае причинения ущерба (например, при столкновении с другим судном), он будет нести ответственность.

Ответственность перевозчика за несохранность груза в морском праве всегда носит ограниченный характер, проявляющийся в том, что перевозчик отвечает всегда только за реальный

ущерб, а не за упущенную выгоду, а также его ответственность ограничена пределами, зафиксированными национальными законами (ст. 165 настоящего Кодекса).

Глава IX. ДОГОВОР МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ Пассажира

Статья 167. По договору морской перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа – также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа и плату за провоз багажа.

Перевозка охватывает время нахождения пассажира на судне, время посадки на судно и высадки, а также время доставки пассажира водным путем с берега на судно и обратно, если плата за доставку включена в стоимость билета либо судно, используемое для доставки, было предоставлено перевозчиком.

Статья 168. Правила, содержащиеся в настоящей главе, применяются в тех случаях, когда соглашением сторон не установлено иное.

Однако соглашение сторон, ограничивающее права пассажира, предусмотренные в настоящей главе, недействительно.

Статья 169. Выданный пассажиру билет служит доказательством заключения договора перевозки и уплаты пассажиром платы за проезд.

Статья 170. Перевозчик обязан к началу перевозки привести судно в состояние, годное к плаванию и безопасной перевозке пассажиров, заблаговременно надлежащим образом укомплектовать его экипажем, снарядить и снабдить всем необходимым и содержать его в таком состоянии во время перевозки.

Статья 171. Пассажир имеет право:

- 1) перевозить с собой детей бесплатно или на льготных условиях;
- 2) провозить с собой бесплатно ручную кладь в пределах установленных норм;
- 3) сдавать к перевозке багаж за плату по тарифу.

В удостоверение приема багажа к перевозке пассажиру выдается багажная квитанция.

Порядок предоставления пассажирам льгот и услуг определяется правилами, издаваемыми Министерством морского флота СССР на основании статьи 5 настоящего Кодекса.

Статья 172. Пассажир вправе в любое время до отхода судна, а после начала рейса – в любом порту, в который судно зайдет для посадки или высадки пассажиров, отказаться от договора перевозки.

Пассажир, уведомивший перевозчика об отказе от перевозки, имеет право получить обратно плату за проезд и за провоз багажа в порядке, размере и в сроки, установленные Министерством морского флота СССР.

Если пассажир отказался от перевозки не позднее срока, установленного правилами перевозок, либо не явился к отходу судна из-за болезни, либо отказался до отхода судна от перевозки по этой же причине или по причинам, зависящим от перевозчика, пассажиру возвращается вся уплаченная им плата за проезд и за провоз багажа.

Статья 173. Перевозчик вправе отказаться от договора перевозки при наступлении обстоятельств, указанных в пунктах 1 – 4 статьи 145 и в пунктах 1 и 2 статьи 147 настоящего Кодекса. При отказе перевозчика от перевозки до отхода судна пассажиру возвращается вся плата за проезд и за провоз багажа, а при отказе после начала рейса – ее часть пропорционально расстоянию, перевозка на которое не состоялась.

В случаях, предусмотренных настоящей статьей, перевозчик, отказавшийся от продолжения перевозки, обязан за свой счет доставить пассажира по его требованию в порт отправления либо возместить убытки, причиненные пассажиру расторжением договора.

Статья 174. Ответственность перевозчика за причинение смерти или повреждение здоровья пассажира определяется в соответствии со статьей 77 Основ гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик.

Если перевозка пассажира подпадает под действие международного договора, в котором участвует СССР, условия, порядок и пределы ответственности перевозчика за причинение смерти или повреждение здоровья пассажира определяются правилами соответствующего договора.

Статья 175. Багаж, не востребованный в течение трех месяцев со дня прихода судна в порт назначения, может быть продан в установленном порядке.

Статья 176. Перевозчик отвечает за утрату, недостачу и повреждение принятого к перевозке багажа, а также за просрочку в его доставке, если не докажет, что утрата, недостача, повреждение или просрочка произошли не по его вине.

За утрату, недостачу или повреждение ручной клади перевозчик отвечает лишь в случае, если пассажир докажет, что утрата, недостача или повреждение произошли вследствие умысла или неосторожности перевозчика.

Статья 177. Перевозчик несет ответственность:

1) за утрату, недостачу или повреждение багажа, принятого к перевозке с объявленной ценностью, – в размере объявленной ценности, а в случае, если перевозчик докажет, что объявленная ценность превышает действительную стоимость, – в размере действительной стоимости;

2) за утрату, недостачу или повреждение багажа, принятого к перевозке без объявления ценности, за утрату, недостачу или повреждение ручной клади, а также за просрочку в доставке багажа – в размере, предусмотренном тарифом.

Комментарий

Нормы настоящей Главы, регулирующие договор перевозки пассажира, носят диспозитивный характер, то есть пассажиру и перевозчику предоставляется право по соглашению между собой установить иные правила. При этом соглашение сторон, ограничивающие права пассажира, по сравнению с теми правами, которые ему предоставлены Кодексом, является недействительным (ст. 168).

В случае если перевозка пассажиров носит международный характер (например, рейс осуществляется между советским и иностранным портом, при перевозке на советском судне иностранных пассажиров), может возникнуть коллизионный вопрос, то есть вопрос о том, правом какого государства будет регулироваться данная перевозка, – советским или иностранным. Ответ на этот вопрос дает коллизионная норма, содержащаяся в ст. 14 настоящего Кодекса. Так, права и обязанности сторон по договору морской перевозки пассажира, в первую очередь, определяются правом, избранным самими сторонами. При отсутствии такого соглашения о применимом праве их права и обязанности определяются по законам места заключения договора.

Отношения между перевозчиком, который осуществляет за определенную плату перевозку пассажира в порт назначения, и пассажиром, приобретающим право на такую перевозку, закрепляются в виде договора перевозки. Такой договор заключается путем продажи пасса-

жиру пассажирского билета, а в случае сдачи пассажиром багажа – выдачей ему багажной квитанции. В пассажирском билете должны быть указаны порты отправления и назначения, название судна и время его отправления, стоимость проезда и др.

Основная обязанность перевозчика заключается в доставке пассажира, его ручной клади и багажа в порт назначения в целости и сохранности, для чего перевозчик, прежде всего, должен обеспечить мореходное состояние судна, годного к плаванию и безопасной перевозке пассажиров, надлежащим образом укомплектованного экипажем, снаряженного и снабженного всем необходимым. К судам, перевозящим пассажиров, предъявляются особые требования с точки зрения обеспечения безопасности во время их пребывания на судне (например, на таких судах должно быть предусмотрено определенное количество спасательных средств, обязательное разрешение Регистра СССР и др.).

Перевозчик может отказаться от исполнения заключенного договора лишь при наступлении определенных обстоятельств: военных или иных действий, могущих угрожать опасностью захвата судна; блокады места отправления или места назначения; задержания судна по распоряжению властей по причинам, не зависящим от той или другой стороны по договору; привлечения судна для специальных надобностей государства; если судно погибнет или будет насильственно захвачено, а также будет признано негодным к плаванию. Если перевозчик отказался от перевозки до отхода судна в рейс, то он должен возратить пассажиру всю плату за проезд и за провоз багажа. В случае же отказа от перевозки после начала рейса, перевозчик должен вернуть пассажиру только часть платы, пропорционально расстоянию, на которое перевозка не была осуществлена (ст. 173).

Пассажир имеет право перевозить с собой детей бесплатно или на льготных условиях (п. 1 ст. 171), бесплатно провозить с собой ручную кладь в пределах установленной нормы (п. 2 ст. 171), отказаться от договора перевозки в любое время до отхода судна, а после начала рейса – в любом порту захода судна (ч. 1 ст. 172) и др.

В обязанности пассажира входит оплата своего проезда и перевозки багажа и соблюдение порядка, действующего на морском транспорте.

Положения ст. 174 настоящего Кодекса об ответственности перевозчика за вред, причиненный жизни и здоровью пассажиров, носят отсылочный характер и указывают на применение общих правил Основ гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик. В данном случае перевозчик несет ответственность перед пассажиром и членами семьи погибшего пассажира по правилам гражданского законодательства об ответственности за вред, причиненный источником повышенной опасности.

Глава X. ДОГОВОР ФРАХТОВАНИЯ СУДНА НА ВРЕМЯ

Статья 178. По договору фрахтования судна на время (тайм – чартер) судовладелец обязуется предоставить судно за вознаграждение (арендную плату) фрахтователю (арендатору) на определенный срок для перевозки грузов, пассажиров или для иных целей, предусмотренных статьями 9 настоящего Кодекса.

Статья 179. Правоотношения сторон по тайм – чарту определяются их соглашением. Наличие и содержание соглашения могут быть доказываемы исключительно письменными доказательствами.

Правила настоящей главы применяются в тех случаях, когда соглашением сторон не установлено иное.

Статья 180. Фрахтователь может в пределах прав, предоставленных ему по тайм – чарту, заключить от своего имени самостоятельный договор фрахтования судна на время с третьим лицом (субаренда). Заключение договора субаренды не освобождает фрахтователя от выполнения договора, заключенного им с судовладельцем.

К договору субаренды соответственно применяются правила настоящей главы.

Статья 181. Судовладелец обязан передать судно фрахтователю в состоянии, годном к использованию его для целей, предусмотренных договором, надлежащим образом снаряженным и укомплектованным экипажем.

Судовладелец обязан также содержать судно в течение срока договора в исправном состоянии и оплачивать содержание судового экипажа.

Статья 182. В тайм – чартере должны быть указаны наименование сторон, название судна, его технические и эксплуатационные данные (грузоподъемность, грузовместимость, скорость и прочее), район плавания, цель фрахтования, размер арендной платы, срок аренды, место приема и сдачи судна.

Статья 183. Фрахтователь осуществляет в соответствии с условиями тайм – чартера эксплуатацию судна с момента передачи судна в его пользование и несет ответственность по обязательствам, вытекающим из коносаментов, подписанных капитаном.

Капитан подчиняется распоряжениям фрахтователя, касающимся эксплуатации судна, за исключением распоряжений, относящихся к судовождению, внутреннему распорядку на судне и составу судового экипажа.

Фрахтователь не отвечает за убытки, вызванные спасанием, повреждением или гибелью зафрахтованного судна, возникшие по вине судового экипажа, если экипаж был укомплектован судовладельцем.

Статья 184. Фрахтователь освобождается от уплаты судовладельцу арендной платы за время, в течение которого судно было непригодно к эксплуатации вследствие немореходного состояния. В течение этого времени фрахтователь не несет расходов по судну. Если судно стало непригодным к эксплуатации по вине фрахтователя, судовладельцу причитается обусловленная в договоре арендная плата независимо от возмещения ему причиненных фрахтователем убытков.

Статья 185. В случае гибели судна арендная плата подлежит уплате по день гибели судна, а если этот день установить невозможно, – по день получения последнего известия о нем.

Статья 186. Вознаграждение, причитающееся судну за оказание помощи, имевшей место до окончания действия тайм – чартера, распределяется в равных долях между судовладельцем и фрахтователем, за вычетом сумм, следуемых в возмещение понесенных судном убытков, и доли, причитающейся судовому экипажу.

Комментарий

В отличие от ранее действовавшего Кодекса торгового мореплавания 1929 г., в котором нормы о договоре фрахтования судна на время были включены в Главу V «О договорах морской перевозки», в настоящем Кодексе они содержатся в отдельной главе, что характеризует его как самостоятельный вид гражданско-правового договора – договора аренды морского судна на время.

По договору фрахтования судна на время (тайм – чартер) судовладелец обязуется предоставить судно за вознаграждение фрахтователю (арендатору) на определенный срок для перевозки грузов, пассажиров или для иных целей, предусмотренных ст. 9 настоящего Кодекса (например, рыболовства, осуществления буксировок или спасательных операций, проведения научных исследований в море и др.).

Договор тайм-чартера отличается от договора аренды имущества следующей особенностью: судно сдается в тайм-чартер, укомплектованное экипажем, который состоит на службе у судовладельца. Из этого следует, что использование судна осуществляется фрахтователем не силами своих рабочих и служащих, а силами рабочих и служащих судовладельца. В случае перевозки груза третьих лиц на судне, зафрахтованном в тайм-чартер, фактическую работу по перевозке выполняет судовладелец, хотя юридически в качестве перевозчика выступает фрахтователь этого судна. Таким образом, по договору тайм-чартера судовладелец не ограничивается обязанностью предоставления фрахтователю судна на определенный срок, но и обязан оказывать в течение этого срока определенные услуги и выполнять определенную работу, из чего следует, что данный договор сочетает элементы договора найма имущества и договора найма услуг.

Настоящий Кодекс (ст. 182) устанавливает основные условия, которые должны содержаться в договоре тайм-чартера, включающие: наименование сторон, название судна, его технические и эксплуатационные данные (например, грузоподъемность, грузовместимость, скорость и т.д.), район плавания, цель фрахтования, размер арендной платы, срок аренды, место приема и сдачи судна.

Практика морского судоходства способствовала выработке стандартных условий договоров тайм-чартеров (проформ договоров), которые определяют все основные права и обязанности сторон по договору. Удобство применения этих проформ заключается в том, что в каждом конкретном случае стороны согласовывают лишь отдельные условия договора, а не продумывают каждый раз все условия договора. Наиболее широко применимыми являлись проформы тайм-чартера «Балтайм», «Produce -2», «Linertime», «Franctime».

Существенным условием договора тайм-чартера является срок, на который фрахтуется судно, определяемый указанием числа календарных месяцев, на которые предоставляется судно. Поскольку представляется затруднительным заранее указать точную дату возврата зафрахтованного судна, срок может быть определен путем указания периода времени, необходимого для совершения определенных рейсов.

За причиненные судовладельцу убытки вследствие повреждения или гибели судна, фрахтователь не несет ответственности, если такие убытки возникли по вине судового экипажа, а также, когда судно получило повреждения или погибло вследствие случайностей и опасностей мореплавания или действия непреодолимой силы. Данное положение соответствует общим нормам гражданского законодательства о том, что риск случайной гибели или случайной порчи имущества несет лицо, в собственности которого это имущество находится.

Настоящий Кодекс (ст. 180) предоставляет право фрахтователю судна по договору тайм-чартера сдавать это судно в субаренду третьим лицам без согласия судовладельца. При этом, срок договора субаренды не может превышать срока основного договора тайм-чартера, и цели договоров должны быть идентичными, поскольку фрахтователь не может передать по договору субтайм-чартера больший объем прав, которыми он обладает.

Глава XI. ДОГОВОР МОРСКОЙ БУКСИРОВКИ

Статья 187. По договору морской буксировки владелец одного судна обязуется за вознаграждение буксировать другое судно или иной плавучий объект на определенное расстояние либо в течение определенного времени, либо для выполнения маневра.

Буксировка леса в плотях регулируется правилами главы VIII настоящего Кодекса.

Статья 188. Правила настоящей главы применяются к портовым буксирным операциям (ввод судов и других объектов в порт и вывод из порта, выполнение маневров в порту и на подходах к нему и т.п.) в случаях, когда соглашением сторон не установлено иное.

Статья 189. Договор буксировки может быть заключен в устной форме независимо от суммы договора. Однако соглашение о возложении обязанностей по управлению буксировкой на капитана буксирующего судна может быть доказываемо исключительно письменными доказательствами.

Статья 190. Каждая из сторон в договоре буксировки обязана заблаговременно привести свое судно (объект) в состояние, годное для буксировки.

Владелец буксирующего судна не несет ответственности за недостатки своего судна, если докажет, что они не могли быть обнаружены при проявлении им должной заботливости (скрытые недостатки).

Статья 191. Владелец буксирующего судна не отвечает за ущерб, причиненный буксируемому судну (объекту) или находящемуся на нем имуществу буксировкой в ледовых условиях, поскольку не будет доказано, что ущерб причинен по вине буксирующего судна.

Статья 192. Ответственность за ущерб, причиненный при буксировке буксируемому судну (объекту) или находящемуся на нем имуществу в случае, когда капитан буксирующего судна управляет буксируемым судном (объектом), при отсутствии иного соглашения сторон несет владелец буксирующего судна, поскольку им не будет доказано отсутствие его вины.

Статья 193. Ответственность за ущерб, причиненный при буксировке буксирующему судну или находящемуся на нем имуществу в случае, когда капитан буксируемого судна (объекта) управляет буксирующим судном, при отсутствии иного соглашения сторон несет владелец буксируемого судна (объекта), поскольку им не будет доказано отсутствие его вины.

Комментарий

В торговом мореплавании договоры морской буксировки заключаются в силу причин различного характера. Так, например, имеют широкое распространение портовые буксировки, когда в пределах одного порта или подходов к нему судно перемещается не своим ходом, а при помощи буксира, исходя из соображений безопасности мореплавания. Буксировка может также иметь целью оказание помощи терпящему бедствие на море судну или другому объекту.

Договор буксировки представляет собой самостоятельный вид договора, отличающийся от договора перевозки, а также договоров найма и подряда, являясь разновидностью договора возмездного оказания услуг. По договору морской буксировки владелец одного судна обязуется за вознаграждение буксировать другое судно или иной плавучий объект на определенное расстояние либо в течение определенного времени, либо для выполнения маневра (ст. 187).

Буксируемое судно не передается на сохранность владельцу буксирующего судна, который, в свою очередь, отвечает лишь за безопасность осуществляемой буксировки и только в случае, если руководство буксирными операциями возложено на капитана буксирующего судна.

Каждая из сторон по договору буксировки обязана заблаговременно привести свое судно в состояние, годное для буксировки. В то же время владелец буксирующего судна не будет нести ответственность за недостатки своего судна, если докажет, что они не могли быть обнаружены при проявлении им должной заботливости (скрытые недостатки).

Обязанности по приведению судна в состояние, годное для буксировки, для владельцев буксирующего и буксируемого судна имеют существенные отличия. Такая обязанность буксировщика принципиально не отличается от обязанности морского перевозчика по приведению судна в мореходное состояние, хотя требования, предъявляемые к грузовым судам и судам-буксирам, могут отличаться. Требования же, предъявляемые к буксируемому судну (объекту),

могут быть весьма специфическими, поскольку их характер определяется не только условиями буксировки, но, в первую очередь, характером самого буксируемого объекта (например, к одному или тому же судну в этом отношении могут быть предъявлены различные требования в зависимости от того, буксируется оно с экипажем на боту или без него.

Плата за буксировку, которая осуществлялась между советскими организациями, определялась утвержденными в установленном порядке тарифами в соответствии с действующими на тот момент прейскурантами. Например, плата за буксировку исчислялась по ставкам тарифа на аренду буксирующего судна за все время, потраченное за буксировку, т.е. по плановой себестоимости содержания этого судна для судовладельца с прибавлением к полученной сумме прибыли в размере 50%.

В случае буксировки судов (объектов) иностранных владельцев, а также при буксировке иностранными судами судов (объектов), принадлежащих советским организациям, плата за буксировку определялась по соглашению сторон.

Глава XII. ДОГОВОР МОРСКОГО СТРАХОВАНИЯ

Статья 194. По договору морского страхования страховая организация (страховщик) обязуется за обусловленную плату (страховую премию) при наступлении предусмотренных в договоре опасностей или случайностей, которым подвергается судно или груз (страхового случая), возместить страхователю или иному лицу, в пользу которого заключен договор, понесенный ущерб.

Статья 195. Правила настоящей главы применяются в тех случаях, когда соглашением сторон не установлено иное. Однако в случаях, прямо указанных в настоящей главе, соглашение, не соответствующее этим правилам, является недействительным.

Статья 196. Объектом морского страхования может быть всякий, связанный с торговым мореплаванием имущественный интерес, как-то: судно, в том числе находящееся в постройке, груз, фрахт, плата за проезд, арендная плата, прибыль, ожидаемая от груза, и иные требования, обеспечиваемые судном, грузом и фрахтом, заработная плата и иные виды вознаграждения капитана и других лиц судового экипажа, а также риск, принятый на себя страховщиком (перестрахование).

Объект страхования должен быть указан в договоре морского страхования.

Статья 197. Наличие и содержание договора морского страхования могут быть доказываемы исключительно письменными доказательствами.

Страховщик обязан по требованию страхователя выдать ему за своей подписью документ, содержащий условия договора морского страхования (полис, страховой сертификат и т.п.).

Статья 198. Страхователь обязан уплатить страховщику страховую премию в обусловленный срок. До уплаты премии договор страхования не вступает в силу, если в нем не предусмотрено иное.

Статья 199. Договор морского страхования может быть заключен страхователем в свою пользу либо в пользу другого лица, указанного или не указанного в договоре.

Статья 200. В случае заключения договора морского страхования в пользу другого лица страхователь несет все обязанности по этому договору. Эти же обязанности несет и лицо, в пользу которого заключен договор, если он заключен по его поручению или хотя бы и без поручения, но это лицо впоследствии выразило на страхование свое согласие.

Статья 201. При страховании в пользу другого лица страхователь пользуется всеми правами по договору страхования без особой доверенности этого лица.

Статья 202. При выплате страхового возмещения страховщик имеет право потребовать представления полиса или другого страхового документа, выданного страховщиком.

Статья 203. В случае отчуждения застрахованного груза договор страхования сохраняет силу, причем на приобретателя груза переходят все права и обязанности страхователя.

Если до отчуждения груза страховая премия не была уплачена, обязанность ее уплатить несут как страхователь, так и приобретатель груза. Однако требование уплатить премию не имеет силы в отношении держателя полиса или другого страхового документа, в которых отсутствует указание на то, что премия не уплачена.

Статья 204. В случае отчуждения застрахованного судна договор страхования прекращается с момента отчуждения. Однако в случае отчуждения судна во время рейса договор остается в силе до окончания этого рейса и на приобретателя судна переходят права и обязанности страхователя.

Статья 205. При заключении договора страхования страхователь обязан объявить сумму, в которую он страхует соответствующий интерес (страховая сумма).

Если страховая сумма объявлена ниже действительной стоимости застрахованного интереса (страховой стоимости), страховщик отвечает за убытки пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости.

Если страховая сумма, указанная в договоре, превышает страховую стоимость, договор является недействительным в той части страховой суммы, которая превышает страховую стоимость.

Статья 206. Если объект застрахован у нескольких страховщиков на суммы, которые в итоге превышают его страховую стоимость, все страховщики отвечают лишь в пределах страховой стоимости, причем каждый из них отвечает пропорционально страховой сумме по заключенному им договору страхования.

Статья 207. Договор страхования сохраняет силу, если даже к моменту его заключения возможность убытков, подлежащих возмещению, уже миновала или эти убытки уже возникли. Однако, если страховщик при заключении договора знал или должен был знать, что возможность наступления страхового случая исключена, либо страхователь знал или должен был знать о происшедших уже и подлежащих возмещению страховщиком убытках, исполнение договора страхования не обязательно для стороны, которой не было известно об этих обстоятельствах.

Страховая премия причитается страховщику и в том случае, когда исполнение договора для него не является обязательным.

Статья 208. По особому соглашению (генеральному полису) могут быть застрахованы все или известного рода грузы, которые страхователь получает или отправляет в течение определенного срока.

Статья 209. Страхователь обязан по каждой отправке груза, подпадающей под действие генерального полиса, сообщить страховщику все необходимые сведения немедленно по их получении, в частности наименование судна, на котором перевозится груз, путь следования

груза и страховую сумму. Страхователь не освобождается от этой обязанности, даже если он получит сведения об отправке после доставки груза в место назначения в неповрежденном состоянии.

Если страхователь умышленно сообщал сведения несвоевременно или не сообщал их вовсе, либо намеренно неправильно обозначил груз или страховую сумму, страховщик вправе отказаться от страхования по генеральному полису. При этом страховщик имеет право на получение всей суммы страховой премии, которую он мог бы получить в случае добросовестного исполнения страхователем договора.

Статья 210. По требованию страхователя страховщик обязан выдавать по отдельным подпадающим под действие генерального полиса отправкам грузов полисы или страховые сертификаты.

В случае несоответствия содержания полиса или страхового сертификата генеральному полису предпочтение отдается полису или страховому сертификату.

Статья 211. Страховщик не отвечает за убытки, происшедшие вследствие умысла или грубой неосторожности страхователя, отправителя, получателя, а также их представителей.

Статья 212. При страховании судна страховщик, кроме случаев, указанных в статье 211 настоящего Кодекса, не отвечает также за убытки, происшедшие вследствие того, что судно было отправлено в немореходном состоянии, если только немореходное состояние судна не было вызвано его скрытыми недостатками. Страховщик также не отвечает за убытки, происшедшие вследствие ветхости судна и его принадлежностей, их изношенности от времени или обычного пользования, а равно за убытки, возникшие вследствие погрузки с ведома страхователя или его представителя, но без ведома страховщика, веществ и предметов, опасных в отношении взрыва и самовозгорания.

Статья 213. При страховании груза или ожидаемой прибыли страховщик, кроме случаев, указанных в статье 211 настоящего Кодекса, не отвечает также за убытки, происшедшие от естественных свойств самого груза (внутренней порчи, убыли, ржавчины, плесени, утечки или поломки, самовозгорания и т.п.), а равно за убытки, возникшие вследствие ненадлежащей упаковки.

Статья 214. При страховании фрахта соответственно применяются правила статей 212 и 213 настоящего Кодекса.

Статья 215. Страховщик не отвечает за убытки, происшедшие вследствие воздействия ядерного взрыва, радиации или радиоактивного заражения.

Статья 216. Страховщик не отвечает за убытки, возникшие вследствие всякого рода военных действий или военных мероприятий и их последствий, захвата, пиратских действий, вследствие народных волнений, забастовок, а также конфискации, реквизиции, ареста или уничтожения судна или грузов по требованию военных или гражданских властей.

Статья 217. Страхователь обязан немедленно, как только это станет ему известно, сообщить страховщику о всяком существенном изменении, которое произошло с объектом или в отношении объекта страхования (перегрузка, изменение способа перевозки, пункта выгрузки, отклонение от обусловленного или обычного пути, оставление на зимовку и т. п.).

Изменение, увеличивающее опасность, дает страховщику право пересмотреть условия договора или потребовать уплаты дополнительной премии; если страхователь не согласится с этим, то договор страхования прекращается с момента наступления изменения.

Статья 218. При наступлении страхового случая страхователь обязан принять все зависящие от него меры в целях предотвращения и уменьшения убытков. Он должен немедленно известить страховщика о наступлении страхового случая и следовать его указаниям, если такие указания будут страховщиком сообщены.

Страховщик освобождается от ответственности за убытки, возникшие вследствие того, что страхователь умышленно или по грубой неосторожности не принял мер к предотвращению или уменьшению убытков.

Статья 219. Страховщик обязан по требованию страхователя предоставить в пределах страховой суммы обеспечение уплаты взносов по общей аварии.

Статья 220. При составлении диспаши по общей аварии страхователь обязан охранять интересы страховщика.

Статья 221. При наступлении страхового случая страховщик имеет право путем уплаты полной страховой суммы освободить себя от дальнейших обязательств по договору страхования. Однако он обязан о своем намерении воспользоваться этим правом уведомить страхователя в течение семи дней со дня получения от последнего извещения о страховом случае и его последствиях и, кроме того, обязан возместить расходы, произведенные страхователем исключительно в целях предотвращения или уменьшения убытков до получения им указанного уведомления страховщика.

При уплате страховой суммы в случае, предусмотренном настоящей статьей, страховщик не приобретает прав на застрахованное имущество.

Статья 222. Страховщик обязан возместить страхователю необходимые расходы, произведенные последним в целях предотвращения или уменьшения убытков, за которые отвечает страховщик, а также расходы, произведенные для выполнения указаний страховщика (статья 218 настоящего Кодекса), для выяснения и установления размера убытков, подлежащих возмещению страховщиком, и для составления диспаши по общей аварии.

Расходы, указанные в настоящей статье, возмещаются пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости.

Статья 223. Страховщик отвечает за убытки лишь в пределах страховой суммы, однако расходы, указанные в статье 222 настоящего Кодекса, а также взносы по общей аварии возмещаются страховщиком, независимо от того, что они вместе с возмещением убытков могут превысить страховую сумму.

За убытки, причиненные несколькими следующими друг за другом страховыми случаями, страховщик отвечает, даже если общая сумма таких убытков превысит страховую сумму.

Статья 224. При уплате полной страховой суммы, за исключением случая, предусмотренного в статье 221 настоящего Кодекса, к страховщику переходят:

- 1) при страховании в полной стоимости – все права на застрахованное имущество;
- 2) при страховании не в полной стоимости – права на долю застрахованного имущества пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости.

Статья 225. В случае пропажи судна без вести страховщик отвечает в размере полной страховой суммы.

Судно считается пропавшим без вести, когда о нем не поступило никаких сведений в течение трех месяцев, а если получение сведений могло быть задержано вследствие военных действий, – в течение шести месяцев.

По договору страхования судна на срок страховщик отвечает за пропажу судна без вести, если последнее известие о судне было получено до истечения срока договора и если страховщик не докажет, что судно погибло по истечении этого срока.

Статья 226. Страхователь может заявить страховщику об отказе от своих прав на застрахованное имущество (абандон) и получить полную страховую сумму в случаях:

- 1) пропажи судна без вести;
- 2) экономической нецелесообразности восстановления или ремонта застрахованного судна (полная конструктивная гибель);
- 3) экономической нецелесообразности устранения повреждения или доставки застрахованного груза в место назначения;
- 4) захвата судна или груза, застрахованных от такой опасности, если захват длится более двух месяцев.

Абандон судна может быть произведен лишь с соблюдением правил статьи 21 настоящего Кодекса.

Соглашение сторон, противоречащее правилам настоящей статьи, недействительно.

Статья 227. Заявление об абандоне должно быть сделано страховщику в течение шести месяцев с момента окончания сроков (наступления обстоятельств), указанных в статьях 225 и 226 настоящего Кодекса.

По истечении шестимесячного срока страхователь лишается права на абандон, но может требовать возмещения убытков на общих основаниях.

Заявление об абандоне не может быть сделано страхователем условно и не может быть взято обратно.

Соглашение сторон, противоречащее правилам настоящей статьи, недействительно.

Статья 228. Если по получении от страховщика возмещения судно окажется не погибшим, страховщик может требовать, чтобы страхователь, оставив за собой имущество (статья 225 настоящего Кодекса), возвратил страховое возмещение, за вычетом возмещения частичного убытка, если таковой им понесен.

Статья 229. К страховщику, уплатившему страховое возмещение, переходит в пределах уплаченной суммы право требования, которое страхователь (или иное лицо, получившее страховое возмещение) имеет к лицу, ответственному за причиненный ущерб. Это право осуществляется страховщиком с соблюдением порядка, установленного для лица, получившего возмещение.

Если страхователь отказался от своего права требования к лицу, ответственному за причиненный ущерб, или осуществление этого права стало невозможным по его вине, страховщик освобождается от уплаты страхового возмещения полностью или в соответствующей части.

Статья 230. В случаях, предусмотренных в статьях 224 и 229 настоящего Кодекса, страхователь обязан передать страховщику все документы и доказательства и сообщить ему все сведения, необходимые для осуществления страховщиком перешедших к нему прав.

Статья 231. Если страхователь получил возмещение убытков от третьих лиц, страховщик оплачивает лишь разницу между суммой, подлежащей оплате по условиям договора страхования, и суммой, полученной от третьих лиц.

Комментарий

При осуществлении разнообразных видов деятельности в торговом мореплавании участвующие в ней лица (например, судовладельцы, фрахтователи, грузовладельцы) могут столкнуться с необходимостью понести различного рода имущественные потери, связанные с повреждением или уничтожением судна, груза или иного имущества вследствие действий непреодолимой силы (например, гибель судна или груза из-за сильного шторма), необходимостью произвести расходы или пожертвования для предотвращения возможного ущерба (например, пожертвовать частью груза для спасения остальных участников морского предприятия), связанные с неправомерным поведением других участников морского судоходства (например, столкновение с другим судном), а также возложением имущественной ответственности за причинение ущерба другим лицам (например, причинение вреда при столкновении с другими судами).

Поскольку в торговом мореплавании риск возникновения такого рода имущественных потерь может возникнуть гораздо чаще, чем в других сферах человеческой жизни, уменьшение такого рода имущественных расходов компенсируется посредством института морского страхования.

На практике сложились две основные формы осуществления страховой деятельности в торговом мореплавании такие, как договорное страхование и взаимное страхование. Последнее представляет собой выплату необходимой компенсации при возникновении страхового случая из средств специальных страховых фондов, создаваемых для этих целей. Такие фонды образуются за счет взносов заранее определенного круга лиц (например, судовладельцев) и только они могут претендовать на возмещение своих убытков за счет средств этого фонда. Поэтому, как правило, взаимное страхование не преследует извлечение прибыли. В советское время страховые фонды (клубы) получили свое распространение только в капиталистических странах, но, при этом, советские пароходства широко пользовались их услугами.

Данная глава Кодекса регулирует только вопросы, связанные с договорным страхованием, которое в Советском Союзе осуществлялось страховым акционерным обществом Ингосстрах.

По договору морского страхования страховая организация (страховщик) обязуется за обусловленную плату (страховую премию) при наступлении предусмотренных в договоре опасностей или случайностей, которым подвергается судно или груз (страхового случая), возместить страхователю или иному лицу, в пользу которого заключен договор, понесенный ущерб.

Для наиболее полного и правильного понимания сущности правоотношений, складывающихся в процессе морского договорного страхования, необходимо уяснить содержание его основных терминов и понятий.

Одной из сторон договора морского страхования выступает страховщик, которым является страховая организация, обязанная по договору компенсировать убытки лицу, управомоченному на получение страхового возмещения. В качестве другой стороны в договоре страхования выступает страхователь, то есть лицо, непосредственно заключающее со страховщиком такой договор. Страхователь может заключить договор и в пользу другого лица – выгодоприобретателя (например, такая ситуация часто возникает при перевозке груза на условиях, в силу которых продавец должен застраховать отправленный товар в пользу покупателя).

Страховая премия представляет собой денежную сумму, которую страхователь уплачивает страховщику в качестве вознаграждения за то, что страховщик принял на себя риск убыт-

ков в застрахованном имуществе, обязуясь их возместить. До ее уплаты договор страхования, как правило, не вступает в силу (ст. 198).

Страховой стоимостью является фактическая стоимость застрахованного имущественного интереса, выраженная в денежной форме, т.е. представляет собой денежную оценку такого имущественного интереса. В отличие от страховой стоимости, сумма, в которой страхователем страхуется свой интерес, должна быть им объявлена и указана в договоре (страховая сумма). Страхование на сумму, превышающую страховую стоимость, не допускается, и договор страхования в части этого превышения считается недействительным (ч. 3 ст. 205).

Обязанность страховщика выплатить страховое возмещение возникает только при наступлении страхового случая, т.е., предусмотренных договором страхования опасностей или случайностей. При заключении договора морского страхования стороны не должны знать о наступлении таких опасностей и случайностей, поскольку договор страхования предусматривает возмещение возможных, а не уже возникших убытков.

Настоящий Кодекс не предусматривает письменную форму заключения договора страхования, однако требует, чтобы наличие и содержание такого договора были подтверждены письменными доказательствами (ч. 1 ст. 197). Однако на практике применяется письменная форма такого договора, и его заключение подтверждается выдачей страховщиком страхового полиса, т.е. документа, содержащего условия морского страхования, но не являющегося при этом договором, поскольку он исходит только от одной из сторон.

В случае систематического страхования грузов страхователь для того, чтобы избежать каждой отдельной отправки груза может заключить со страховщиком особый договор (генеральный полис) о том, что все или определенного рода грузы, отправляемые или получаемые данным страхователем в течение определенного периода, считаются застрахованными (ст. 208). Заключение генеральных полисов было широко распространено при перевозках экспортно-импортных грузов.

Генеральный полис подразумевает автоматическое страхование всех отправок грузов без заключения отдельных договоров. При этом, однако, страхователь обязан сообщать страховщику все необходимые сведения о каждой отправке груза, а страховщик обязан выдать страхователю по его требованию полис на любую отправку.

Помимо выплаты страховой премии страхователь обязан извещать страховщика обо всех существенных изменениях, которые произошли с объектом или в отношении объекта страхования (например, изменение порта выгрузки, отклонение судна от пути следования и т.д.). Это вызвано тем, что такие изменения могут повлечь за собой повышение вероятности наступления страхового случая и желание страховщика в этой связи потребовать уплаты дополнительной страховой премии. В случае отказа страхователя от ее уплаты договор прекращается с момента изменения риска (ст. 217).

При наступлении страхового случая в обязанности страхователя входит принятие всех зависящих от него мер для предотвращения убытков или уменьшения их размера, а также извещение страховщика о случившемся и выполнение всех его указаний (ст. 218).

В случае отказа страхователя от своих прав на застрахованное имущество в пользу страховщика с приобретением за это права на получение полной страховой суммы, страхователем делается заявление об абандоне⁷.

Во многих случаях возможные убытки страхователя возникают в результате неправомерных действий третьих лиц (например, в результате столкновения судов). Для того чтобы исключить возможность неоправданного обогащения страхователя путем получения им двойного возмещения одних и тех же убытков за счет страховщика и за счет причинителя вреда, настоящий Кодекс предусматривает, что к страховщику, уплатившему страховое возмещение,

⁷ См. комментарий к Главе XII Кодекса торгового мореплавания 1929 г.

переходит право требования, которое страхователь (или иное лицо, получившее страховое возмещение) имеет к лицу, ответственному за причиненный ущерб (ст. 229). Такое право переходит к страховщику только в пределах сумм, выплаченного им страхового возмещения. Такой переход к страховщику права требования к третьим лицам называет суброгацией.

Глава XIII. ОБЩАЯ АВАРИЯ

Статья 232. Общей аварией признаются убытки, понесенные вследствие произведенных намеренно и разумно чрезвычайных расходов или пожертвований в целях спасения судна, фрахта и перевозимого на судне груза от общей для них опасности.

Общая авария распределяется между судном, фрахтом и грузом соразмерно их стоимости.

Под фрахтом в настоящей главе подразумевается также плата за перевозку пассажиров и их багажа.

Статья 233. Статьи 234 – 245 настоящего Кодекса применяются в тех случаях, когда соглашением сторон не установлено иное.

Статья 234. К общей аварии при наличии признаков, указанных в статье 232 настоящего Кодекса, в частности, относятся:

1) убытки, вызванные выбрасыванием за борт груза или принадлежностей судна, а также убытки от повреждения судна или груза при принятии мер общего спасания, в частности вследствие проникновения воды в трюмы через открытые для выбрасывания груза люки или другие сделанные для этого отверстия;

2) убытки, причиненные судну или грузу при тушении пожара на судне, включая убытки от произведенного для этой цели затопления горящего судна;

3) убытки, причиненные судну или грузу намеренной посадкой судна на мель;

4) убытки от повреждения двигателей, других машин или котлов судна, находящегося на мели, причиненные стараниями снять судно с мели;

5) чрезвычайные расходы по перегрузке груза, топлива или предметов снабжения из судна в лихтеры, по найму лихтеров и по обратной погрузке на судно, произведенные в случае посадки судна на мель;

6) убытки от повреждения или гибели груза, топлива или предметов снабжения, причиненные перемещением их на судне, выгрузкой из судна, обратной погрузкой и укладкой, а также при хранении, в тех случаях, когда самые расходы по совершению этих операций признаются общей аварией;

7) расходы, произведенные в целях получения помощи, а также убытки, причиненные судну или грузу судами, которые оказывали помощь;

8) потеря фрахта, вызванная утратой груза, в тех случаях, когда утрата груза возмещается в порядке распределения общей аварии; при этом из фрахта исключаются расходы, которые были бы в целях его получения произведены перевозчиком, но вследствие пожертвования произведены не были.

Статья 235. К общей аварии также относятся или приравниваются:

1) расходы, вызванные вынужденным заходом судна в место убежища или возвращением в место погрузки вследствие несчастного случая или какого-либо другого чрезвычайного обстоятельства, вызвавшего необходимость такого захода или возвращения ради общей безопасности;

2) расходы, связанные с выходом судна с первоначальным грузом или частью его из места убежища либо из места погрузки, в которое судно вынуждено было возвратиться;

3) расходы по перемещению или выгрузке груза, топлива либо предметов снабжения в месте погрузки, захода или убежища, произведенные ради общей безопасности или для получения возможности исправить судовые повреждения, вызванные несчастным случаем или другими чрезвычайными обстоятельствами, если эти исправления были необходимы для безопасного продолжения рейса;

4) расходы по обратной погрузке и укладке груза, топлива и предметов снабжения, выгруженных или перемещенных при обстоятельствах, указанных в пункте 3 настоящей статьи, вместе со всеми расходами по хранению, включая страхование;

5) расходы по заработной плате и довольствию судового экипажа, на топливо и предметы снабжения, понесенные в связи с продлением рейса в результате захода судна в место убежища или возвращения его в место погрузки при обстоятельствах, указанных в пунктах 1 и 3 настоящей статьи;

6) расходы по заработной плате и довольствию судового экипажа, возникшие при задержке судна в интересах общей безопасности в каком-либо месте вследствие несчастного случая или другого чрезвычайного обстоятельства либо для ремонта повреждений, причиненных таким обстоятельством, если ремонт необходим для безопасного продолжения рейса. Расходы на топливо, предметы снабжения и портовые расходы, возникшие за время задержки, возмещаются в порядке распределения общей аварии, за исключением расходов, которые возникли из-за ремонта, не принимаемого на общую аварию;

7) предусмотренные в пунктах 1 – 6 настоящей статьи расходы, вызванные необходимостью перехода судна из места убежища в другое место ввиду невозможности произвести ремонт в месте убежища;

8) стоимость временного ремонта судна, произведенного ради общей безопасности в месте погрузки, захода или убежища, а также стоимость временного ремонта повреждений, принимаемых на общую аварию; однако стоимость временного исправления случайных повреждений, необходимого только для завершения рейса, возмещается лишь в пределах тех предотвращенных расходов, которые были бы отнесены к общей аварии, если бы это исправление не было произведено;

9) все чрезвычайные расходы, произведенные вместо других расходов, которые были бы отнесены к общей аварии; однако они возмещаются лишь в пределах предотвращенных расходов безотносительно к экономии, полученной кем-либо из участников общей аварии в результате таких заменяющих расходов.

Статья 236. Когда судно признано негодным к плаванию или отказалось от продолжения рейса, из расходов по хранению, страхованию, заработной плате судового экипажа и его довольствию, топливу, судовому снабжению и портовых расходов (пункты 4 и 6 статьи 235 настоящего Кодекса) на общую аварию принимаются лишь расходы, произведенные до признания судна негодным к плаванию или до отказа от продолжения рейса, а если выгрузка к этому времени не закончена, то до окончания выгрузки груза.

Статья 237. Убытки, не подпадающие под действие статей 232, 234 и 235 настоящего Кодекса, признаются частной аварией. Такие убытки не подлежат распределению между судном, грузом и фрахтом. Их несет тот, кто их потерпел, или тот, на кого падает ответственность за их причинение.

Статья 238. Не признаются общей аварией даже при наличии признаков, указанных в статье 232 настоящего Кодекса:

1) стоимость выброшенного за борт самовозгоревшегося груза и груза, перевозившегося на судне не в соответствии с правилами и обычаями торгового мореплавания;

2) убытки, причиненные тушением пожара тем частям судна или груза, которые были в огне;

3) убытки, причиненные обрубанием обломков частей судна, остатков рангоута или других предметов, ранее снесенных вследствие морской опасности;

4) убытки, причиненные форсированием или иной работой двигателей, других машин или котлов судна, находившегося на плаву;

5) убытки, причиненные намеренной посадкой судна на мель при обстоятельствах, которые привели бы к посадке на мель независимо от принятых мер; однако убытки, причиненные снятием такого судна с мели, признаются общей аварией;

6) всякие убытки или потери, понесенные судном или грузом вследствие увеличения продолжительности рейса (убытки от простоя, изменения цен и т.д.).

Статья 239. Общая авария распределяется в порядке, указанном в статье 232 настоящего Кодекса, и в том случае, когда опасность, вызвавшая чрезвычайные расходы или пожертвования, возникла по вине одного из участников договора морской перевозки или третьего лица. Однако такое распределение не лишает участников общей аварии права на взыскание с ответственного лица понесенных убытков.

Статья 240. Убытки от повреждения или гибели предметов, погруженных на судно без ведома судовладельца или его агентов, а также от повреждения и гибели грузов, которые намеренно сданы к перевозке под неправильным наименованием, не распределяются в порядке, указанном в статье 232 настоящего Кодекса. Однако, если это имущество было спасено, его владельцы обязаны участвовать на общем основании во взносах по общей аварии.

Владельцы грузов, стоимость которых при сдаче к перевозке была объявлена ниже их действительной стоимости, участвуют во всех взносах по общей аварии в соответствии с действительной стоимостью грузов, но получают возмещение убытков лишь в соответствии с их объявленной стоимостью.

Статья 241. Возмещаемый в порядке распределения общей аварии убыток от повреждения судна, его машин или принадлежностей определяется действительной стоимостью исправления повреждения или замены частей, но не может превышать обычной стоимости исправления повреждения или замены частей. В тех случаях, когда старые материалы или части заменены новыми, с этой стоимости делаются скидки «за новое вместо старого» по правилам, установленным Регистром СССР.

Со стоимости временных исправлений судна, относимой к общей аварии, скидки «за новое вместо старого» не производятся.

Когда исправление произведено не было, в расчет принимается соответствующее уменьшение стоимости судна, не превышающее, однако, нормальной стоимости исправления согласно смете.

В случае действительной или полной конструктивной гибели судна сумма, причитающаяся в качестве возмещения по общей аварии за повреждение судна, исчисляется исходя из оценочной стоимости судна в неповрежденном состоянии, за вычетом из нее обычной стоимости исправления повреждений, не принимаемых на общую аварию, и сумм, вырученных от продажи судна, если судно продано.

Статья 242. Возмещаемый в порядке распределения общей аварии убыток от повреждения или гибели жертвованного груза определяется в соответствии со стоимостью груза по цене, существующей в порту назначения груза на день окончания разгрузки судна. Если

судно не дошло до порта назначения груза, возмещаемый убыток определяется в соответствии со стоимостью груза по цене, существующей в месте и на день прекращения рейса.

В случае продажи поврежденного груза возмещаемый убыток определяется разностью между стоимостью его в неповрежденном состоянии, определяемой в соответствии с частью первой настоящей статьи, и суммой, полученной от его продажи.

Статья 243. На сумму расходов, возмещаемых по общей аварии (кроме заработной платы и довольствия экипажа, а также стоимости топлива и предметов снабжения, не замененных во время рейса), начисляются 2 процента в пользу стороны, осуществившей эти расходы.

Статья 244. На сумму расходов и другие суммы, возмещаемые в порядке распределения общей аварии, начисляются 5 процентов годовых с момента, когда эти расходы были произведены, до окончания составления диспаша. Однако, если в порядке возмещения расходов по общей аварии и убытков были произведены какие-либо выплаты ранее окончания составления диспаша, проценты на уплаченные суммы начисляются по день их уплаты.

Статья 245. Общая стоимость имущества, участвующего в покрытии общей аварии (контрибуционная стоимость), определяется по действительной чистой стоимости имущества по окончании рейса с прибавлением к ней суммы, возмещаемой по общей аварии за пожертвованное имущество, если только эта сумма в нее не включена. При этом из суммы фрахта, находящейся на риске судовладельца, исключаются расходы и заработная плата экипажу по данному рейсу, которые перевозчику не пришлось бы уплатить, если бы судно и груз погибли при обстоятельствах, вызвавших общую аварию.

Кроме того, исключаются из стоимости имущества все признаваемые частной аварией расходы, которые были произведены в отношении этого имущества после обстоятельств общей аварии.

Стоимость багажа и ручной клади пассажиров не включается в контрибуционную стоимость.

Статья 246. Наличие общей аварии устанавливается и расчет по ее распределению (диспаша) составляется по заявлению заинтересованных лиц диспашерами, состоящими при Всесоюзной торговой палате и назначаемыми президиумом указанной палаты из лиц, обладающих знаниями и опытом в области морского права.

Диспашеры действуют на основе положения, утвержденного президиумом Всесоюзной торговой палаты.

Статья 247. На стороне, требующей распределения общей аварии, лежит обязанность доказать, что заявленные убытки или расходы действительно должны быть признаны общей аварией.

Все материалы, на основании которых составляется диспаша, должны быть открыты для обозрения, и диспашер по требованию заинтересованных лиц обязан за их счет выдавать им засвидетельствованные копии этих материалов.

Статья 248. За составление диспаша взимается сбор, который включается в диспашу и распределяется между всеми заинтересованными лицами пропорционально долям их участия в общей аварии.

Статья 249. Заинтересованные лица могут оспорить диспашу в Московском городском суде в течение трехмесячного срока со дня получения диспаша по общей аварии в малом кабо-

таже и шестимесячного срока по общей аварии в большом каботаже или заграничном сообщении, с обязательным извещением об этом диспашера путем направления ему копии искового заявления.

Статья 250. Если диспаша не оспорена в сроки, предусмотренные статьей 249 настоящего Кодекса, либо оспорена, но оставлена судом в силе, взыскание по ней может быть произведено путем совершения нотариальной надписи. Для этого нотариальной конторе должна быть предъявлена диспаша и справка диспашера о том, что диспаша не отменена и не изменена судом.

Статья 251. При определении рода аварии, исчислении размеров общей аварии и составлении диспаши диспашер, при неполноте закона, руководствуется международными обычаями торгового мореплавания.

Комментарий

В процессе торгового мореплавания часто возникают ситуации, когда для того, чтобы избежать грозящей судну и грузу опасности, необходимо произвести чрезвычайные расходы (например, в случае сильного шторма необходимо произвести заход судна в порт-убежище и оплатить связанные с этим расходы) или пожертвования каким-либо имуществом (например, посадить тонущее судно на мель, повредив, при этом, корпус или механизмы). Такого рода убытки, которые совершаются ради сохранения от общей опасности имущества, участвующего в общем морском предприятии, вполне логично распределять между всеми участниками процесса перевозки груза пропорционально стоимости принадлежащего им имущества, а не возлагать их на одно лицо. Такие убытки в морском праве называют общей аварией.

В данном случае термин «авария» употребляется не в его буквальном понимании, а означает «убытки, возникшие при морской перевозке». Соответственно, под общей аварией понимают «общие убытки», т.е. такие, которые должны нести все участники отношений по перевозке.

При отсутствии хотя бы одного из квалифицирующих признаков общей аварии (общий характер опасности, чрезвычайный, намеренный и разумный характер расходов и жертвований) такие убытки считаются частной аварией, и их несет тот, кто их потерпел (например, на грузовладельца падают убытки от гибели груза во время пожара), либо тот, кто несет ответственность за их причинение (например, перевозчик несет ответственность за несохранность груза, вызванную его плохим креплением).

Настоящий Кодекс определяет общую аварию как убытки, понесенные вследствие произведенных намеренно и разумно чрезвычайных расходов или жертвований в целях спасения судна, фрахта и перевозимого на судне груза от общей для них опасности (ч. 1 ст. 232). Данное определение полностью воспроизводит понятие общей аварии, содержащееся в Йорк-Антверпенских правилах об общей аварии (правило «А»), которые представляют собой кодифицированные единообразные обычаи международного мореплавания. Их применение зависит в каждом конкретном случае от включения условия об этом в коносамент или чартер. Почти все типовые проформы коносаментов и чартеров, используемые в международном обороте, содержат такое условие. Йорк-Антверпенские правила содержат положения относительно того, какие убытки могут признаваться общей аварией и как должен определяться их размер.

Классическими примерами общей аварии всегда считались случаи жертвования частью судового имущества или груза (например, сжигание судового оборудования вместо топлива, выбрасывание груза за борт с целью снятия судна с мели и т.п.), однако развитие судостроительства, в частности, увеличение размеров судов, создание спасательных служб и организаций, улучшение средств связи и др., выводит на первое место другие способы спасения судна и груза

от общей аварии (заход судна в порт-убежище, использование услуг спасателей и др.), которые перечислены в ст. 234 настоящего Кодекса. Данный перечень не является исчерпывающим, поскольку другие убытки, не указанные в нем, но обладающие всеми признаками общей аварии, будут признаваться общеаварийными.

В большинстве случаев расходы в целях получения помощи на море от третьих лиц признаются в качестве общей аварии и выражаются в уплате вознаграждения за спасение судна и груза. Убытки от повреждения спасателями судна или груза в процессе спасания также признаются общеаварийными даже в случае, если такое повреждение произошло случайно (например, случай навала судна спасателя на спасаемое судно).

Достаточно распространенным видом общей аварии являются расходы, производимые судовладельцем для захода судна в ближайший порт-убежище и возвращение его. К таким расходам, прежде всего, относят сборы за лоцманскую проводку судна, плату за пользование буксирами, сборы за прохождение каналов, стоимость израсходованных топлива, смазочных материалов и других предметов снабжения, расходы по заработной плате и довольствию судового экипажа.

К общей аварии также могут быть отнесены убытки от полученных судном и грузом при преднамеренной посадке на мель повреждений (например, пробоин, вмятин корпуса, поломки рулей, гребных винтов и т.д.). Умышленная посадка судна на мель для его спасения, как правило, вызвана угрозой затопления судна на большой глубине, опасностью выбрасывания на рифы, пожары.

В отношении расходов, связанных с тушением пожара на судне, на котором находится груз, существуют некоторые особенности при отнесении таковых на общую аварию. Так, ущерб, причиненный судну или грузу дымом, огнем, копотью, во всех случаях рассматривается как частная авария. Если же убытки были причинены тушением пожара (например, подмочка груза, порча груза от углекислого газа в результате тушения и т.д.) либо были произведены расходы на оплату услуг противопожарных судов, они являются общеаварийными.

Глава XIV. ВОЗМЕЩЕНИЕ УБЫТКОВ ОТ СТОЛКНОВЕНИЯ СУДОВ

Статья 252. Правила настоящей главы применяются при столкновении в морских или иных водах между морскими судами, а также между морскими судами и судами внутреннего плавания.

Указанные правила применяются также в случаях, когда убытки причинены одним судном другому или находящимся на судне лицам, грузу или иному имуществу выполнением или невыполнением маневра либо несоблюдением правил судоходства, даже если при этом не произошло столкновения.

Статья 253. Если столкновение произошло случайно или вследствие действия непреодолимой силы, а также если невозможно установить причины столкновения, то убытки несет тот, кто их потерпел.

Это правило применяется и в том случае, если суда или одно из них находились в момент столкновения на якоре либо были закреплены иным способом.

Статья 254. Если столкновение вызвано неправильными действиями или упущениями одного из судов, убытки возмещаются той стороной, по чьей вине произошло столкновение.

Статья 255. Если столкновение вызвано виной всех столкнувшихся судов, то ответственность каждой из сторон определяется соразмерно степени вины; при невозможности установить степень вины каждой из сторон ответственность распределяется между ними поровну.

Статья 256. Ни одно из участвовавших в столкновении судов не предполагается виновным, пока не будет доказано иное.

Статья 257. В случаях, указанных в статье 255 настоящего Кодекса, судовладельцы отвечают солидарно перед третьими лицами за убытки, происшедшие вследствие смерти или повреждения здоровья людей, причем судовладелец, уплативший сумму большую, чем с него следует, имеет право обратного требования к другим судовладельцам.

Все остальные причиненные в этих случаях третьим лицам убытки возмещаются в соответствии со статьей 255 настоящего Кодекса, но без солидарной ответственности.

Статья 258. Ответственность, установленная статьями 254, 255 и 257 настоящего Кодекса, наступает и в том случае, когда столкновение произошло по вине лоцмана, даже если пользование услугами последнего было обязательно.

Статья 259. Капитан каждого из столкнувшихся судов обязан после столкновения, насколько он может это сделать без серьезной опасности для своих пассажиров, экипажа и судна, оказать помощь другому судну, его пассажирам и экипажу.

Капитаны судов обязаны, поскольку это возможно, сообщить друг другу названия своих судов, порты приписки, а также порты отправления и назначения либо ближайший порт, в который судно пойдет.

За нарушение указанных в настоящей статье обязанностей капитан несет установленную законом ответственность.

Судовладелец не несет ответственности за неисполнение капитаном установленных настоящей статьей обязанностей.

Комментарий

Столкновение судов занимает первое место среди различных аварий мирового торгового флота. По своим последствиям столкновение судов представляет собой один из наиболее тяжелых видов навигационных аварий, влекущих за собой большие материальные потери, а иногда даже человеческие жертвы. В этой связи, в результате столкновения судов, возникают различные требования лиц, потерпевших убытки, о возмещении причиненного ущерба. Такими лицами могут выступать судовладельцы, грузовладельцы, пассажиры, члены экипажа и др.

Основу международно-правового регулирования вопросов возмещения убытков от столкновения судов составляет Международная конвенция для объединения некоторых правил относительно столкновения судов 1910 г.⁸, основные положения которой воспроизведены в данной Главе.

Правила настоящего Кодекса о возмещении убытков от столкновения судов применяются в случаях, когда спор рассматривается в СССР. При этом не имеет значение, в каком юрисдикционном органе рассматривается спор (в суде или арбитраже), под чьим флагом плавают столкнувшиеся суда, а также в каком районе Мирового океана имело место столкновение судов.

Убытки от столкновения судов, подлежащие возмещению, включают в себя, в первую очередь, имущественные потери (например, повреждение судна, уничтожение или повреждение груза, гибель вещей пассажиров и т.п.). В отдельных же наиболее сложных случаях столкновение может повлечь за собой и причинение вреда личности (например, гибель людей, нанесение им ранений или увечий и т.п.). В те годы для советского права было нехарактерно возмещение, так называемого, морального вреда. В этой связи, как в случаях причинения вреда

⁸ См. комментарий к Главе VIII Кодекса торгового мореплавания 1929 г.

имуществу, так и в случаях причинения вреда личности, возмещению подлежал именно имущественный вред, который мог быть исчислен и возмещен в денежной форме.

Гражданское законодательство предусматривало принцип полного возмещения убытков как одного из основных принципов гражданско-правовой ответственности (ч. 1 ст. 36, ч. 1 ст. 38 Основ гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик 1961 г.). В морском праве предусмотрены изъятия из этого принципа. В частности, в соответствии с положениями об ограничении ответственности судовладельца (см. Главу XVI настоящего Кодекса), требования о возмещении вреда, причиненного имуществу, подлежат возмещению полностью, но не свыше определенной суммы, установленной в ст. 276. При этом требования о возмещении имущественного вреда, причиненного личности (вызванного смертью или повреждением здоровья), не подлежат никакому ограничению (п. 1 ст. 275).

Глава XV. ВОЗНАГРАЖДЕНИЕ ЗА СПАСЕНИЕ НА МОРЕ

Статья 260. Правила настоящей главы применяются при спасании находящихся в опасности морских судов, а также при спасании морскими судами судов внутреннего плавания или любых плавающих или буксируемых объектов, независимо от того, в каких водах имело место спасание.

Правила настоящей главы применяются также к судам, плавающим под военно – морским флагом Союза ССР.

Статья 261. Всякое имеющее полезный результат действие по спасанию подвергшегося опасности судна, находящихся на нем грузов и иных предметов, а также по сохранению фрахта и платы за перевозку пассажиров и багажа дает право на получение справедливого вознаграждения.

Если действие не дало полезного результата, вознаграждение не уплачивается.

Статья 262. Услуги по спасанию, оказанные вопреки прямому и разумному воспрещению капитана судна, подвергшегося опасности, а равно действия по спасанию, вытекающие из договора морской буксировки, не дают права на вознаграждение.

Статья 263. Правом на вознаграждение не пользуется экипаж судна, подвергшегося опасности.

Статья 264. Спасенные люди не обязаны уплачивать вознаграждение за свое спасение. Однако спасатели людей имеют право на справедливую долю в вознаграждении за спасенное имущество наравне со спасателями имущества, если спасание людей осуществлялось в связи с тем же происшествием, что и спасание имущества.

Статья 265. Вознаграждение уплачивается и в том случае, когда судно, оказавшее услуги по спасанию, принадлежит владельцу спасенного судна.

Статья 266. Размер вознаграждения определяется соглашением сторон, а при отсутствии соглашения – судом или арбитражем.

Всякое соглашение о спасании, состоявшееся в момент и под влиянием опасности, может быть по требованию одной из сторон признано недействительным или изменено судом или арбитражем, если суд или арбитраж признает, что условия соглашения несправедливы.

Статья 267. Вознаграждение за спасение включает оплату услуг спасателей, расходы, произведенные в целях спасания, а также плату за хранение спасенного имущества.

Статья 268. Вознаграждение за спасение определяется судом или арбитражем в соответствии с обстоятельствами дела, причем прежде всего принимаются во внимание:

- 1) результат спасания;
- 2) труд и заслуги спасателей;
- 3) опасность, которой подвергались спасенное судно и его пассажиры, экипаж и груз;
- 4) опасность, которой подвергались спасатели;
- 5) время, затраченное на спасание;
- 6) понесенные издержки и убытки;
- 7) возможная ответственность спасателя перед третьими лицами;
- 8) стоимость подвергавшегося опасности имущества спасателя;
- 9) специальное назначение спасавшего судна.

Кроме того, принимается во внимание стоимость спасенного имущества.

Размер вознаграждения может быть уменьшен или в вознаграждении может быть отказано, если спасатели по своей вине вызвали необходимость спасания или совершили кражу, присвоили имущество или совершили иные обманные действия.

Статья 269. Вознаграждение за спасение не может превышать стоимости спасенного имущества.

Статья 270. Стоимостью спасенного имущества признается сумма его оценки, а если имущество было продано, – то сумма, вырученная от его продажи, за вычетом в обоих случаях установленных сборов и пошлин, а также издержек по выгрузке, хранению и производству оценки или продажи имущества.

Статья 271. Распределение вознаграждения между несколькими спасателями производится по их соглашению, а при отсутствии соглашения – по решению суда или арбитража, которые при этом руководствуются правилами статьи 268 настоящего Кодекса.

Статья 272. Распределение между судовладельцем, членами экипажа и другими лицами вознаграждения, причитающегося отдельному спасателю, производится согласно инструкциям, издаваемым заинтересованными министерствами и ведомствами СССР по согласованию с центральными комитетами соответствующих профессиональных союзов.

Комментарий

Достаточно часто в результате происшествий на море возникает необходимость в оказании спасательных операций терпящим бедствие людям и судам. Основаниями для получения вознаграждения за оказание помощи на море условия, сформулированные в ст. ст. 261—263. К ним относятся следующие условия:

– право на вознаграждение возникает только при совершении определенных действий, которые квалифицируются в качестве спасения и должны быть ограничены от других действий обязательным наличием опасности для спасаемого объекта;

– право на вознаграждение имеют спасательные действия, которые имели полезный результат (были спасены судно или груз). Такой принцип закреплён в Международной конвенции для объединения некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море 1910 г.⁹;

⁹ См. комментарий к Главе IX Кодекса торгового мореплавания 1929 г.

– право на вознаграждение возникает только за спасение имущества, а не людей (при этом спасатели людей имеют право на справедливую долю в вознаграждении за спасенное имущество наравне со спасателями имущества);

– право на вознаграждение имеют только спасатели, для которых спасание не являлось их прямой обязанностью;

– право на вознаграждение имеет место только в том случае, если спасение осуществлялось с прямого или подразумеваемого согласия владельца спасенного имущества.

Вознаграждение за спасение включает оплату услуг спасателей, расходы, произведенные в целях спасания, а также плату за хранение спасенного имущества (ст. 267).

Оплата услуг спасателя означает уплату ему суммы за оказанные им услуги по спасанию помимо компенсации расходов, понесенных в целях спасания. Оплата услуг состоит из вознаграждений, предусмотренных для экипажей судов спасателя, других лиц, участвовавших в спасании, а также самого судовладельца.

К расходам спасателя относят издержки по содержанию своего судна в процессе спасательной операции (например, расходы на топливо, воду и т.д.), стоимость израсходованных для спасания материалов (например, тросы, доски и т.п.), убытки от повреждения механизмов и машин своего судна, причиненных в процессе спасания и др.

Плата за хранение спасенного имущества может рассматриваться как определенный вид расходов спасателя, но, в то же время, не является частью вознаграждения за спасение, поскольку производится не в целях спасания, а его является прямым его следствием.

Вознаграждение за спасение не может превышать стоимости спасенного имущества (ст. 269) иначе спасение, подвергавшегося опасности судна или другого имущества было бы для их владельца более благоприятно, чем его гибель.

Глава XVI. ПРЕДЕЛЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ СУДОВЛАДЕЛЬЦА

Статья 273. Судовладелец отвечает по своим обязательствам принадлежащим ему имуществом, на которое по законодательству Союза ССР и союзных республик может быть обращено взыскание.

Статья 274. Ответственность судовладельца ограничена пределами, предусмотренными в статье 276 настоящего Кодекса, по требованиям:

1) о возмещении ущерба, причиненного капитаном судна, прочими лицами судового экипажа, лоцманом и всяким другим лицом, обслуживающим судно, при исполнении ими своих обязанностей, в частности ущерба, причиненного неисполнением или ненадлежащим исполнением обязательств, принятых на себя судовладельцем;

2) о вознаграждении за спасение;

3) об уплате возмещения в порядке распределения общей аварии;

4) возникшим из действий, совершенных капитаном в силу предоставленных ему законом прав (статьи 50,55 и 58 настоящего Кодекса) с целью сохранения судна или продолжения рейса.

Статья 275. Ограничение ответственности судовладельца по требованиям, указанным в статье 274 настоящего Кодекса, не применяется:

1) в отношении требований о возмещении вреда, вызванного причинением смерти или повреждением здоровья;

2) в отношении требований, вытекающих из трудовых правоотношений, и требований по социальному страхованию;

3) в тех случаях, когда судовладелец исполнял на своем судне обязанности капитана;

4) по сделкам, заключенным капитаном с целью сохранения судна или продолжения рейса, если эти сделки вызваны недостаточным или неправильным снаряжением или снабжением судна либо укомплектованием экипажа.

Статья 276. В случаях, предусмотренных статьей 274 настоящего Кодекса, судовладелец отвечает лишь в пределах суммы, образуемой из стоимости судна (статья 277 настоящего Кодекса), причитающихся владельцу по этому судну взносов по общей аварии и возмещения за причиненные судну после начала рейса и еще не восстановленные повреждения, а также платы за перевозку грузов, пассажиров и их багажа, находившихся на судне в момент возникновения основания требования. Однако в отношении требований, указанных в пункте 1 статьи 274 настоящего Кодекса, ответственность судовладельца не должна превышать суммы, равной произведению двадцати рублей на число регистровых тонн валовой вместимости судна.

Вместо уплаты стоимости судна судовладелец может предоставить последнее в распоряжение кредиторов. Суда могут быть предоставлены в распоряжение кредиторов с соблюдением правил статьи 21 настоящего Кодекса.

Статья 277. Стоимость судна определяется:

1) в отношении требований, связанных со столкновением, аварией или иным происшествием, – по состоянию судна в момент первого после происшествия захода в порт; если до этого новое происшествие, не связанное с первым, уменьшило стоимость судна, такое уменьшение стоимости не принимается в расчет в отношении требований, связанных с более ранним происшествием; если происшествие имело место во время пребывания судна в порту, оценка производится по состоянию судна в этом порту после происшествия;

2) в отношении требований, возникших из договора перевозки, и иных требований по грузу, кроме случаев, предусмотренных в пункте 1 настоящей статьи, – по состоянию судна в порту назначения груза или в месте перерыва рейса; если груз предназначен в несколько портов и ущерб был вызван общей причиной, оценка производится по состоянию судна в первом из этих портов;

3) в отношении иных требований, предусмотренных статьей 274 настоящего Кодекса, – по состоянию судна в момент прибытия в порт назначения.

Статья 278. Пределы ответственности, установленные в статье 276 настоящего Кодекса, применяются к требованиям, возникшим из одного конкретного случая, без учета требований, возникших из других случаев.

Если судовладелец, ответственность которого ограничивается на основании правил настоящей главы, имеет право на встречное требование, возникшее из того же самого случая, правила настоящей главы применяются лишь в отношении разницы, образующейся в результате зачета сумм взаимных требований.

Статья 279. Соглашение сторон об уменьшении ответственности судовладельца, определяемой правилами настоящей главы, недействительно.

Комментарий

В советском гражданском праве был закреплён принцип полного возмещения убытков лицом, которое отвечает за их причинение. Данный принцип распространяет свое действие как в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения лицом своих договорных обязательств, так и в случае причинения и внедоговорного вреда (ч. 1 ст. 36, ч. 1 ст. 88 Основ гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик 1961 г.).

Принцип полного возмещения вреда является основополагающим и для морского права. В частности, в соответствии со ст. 273 настоящего Кодекса, судовладелец отвечает по своим

обязательствам принадлежащим ему имуществом, на которое по законодательству Союза ССР и союзных республик может быть обращено взыскание. Однако именно в морском праве предусмотрены существенные изъятия в отношении полного возмещения вреда, обусловленные следующими причинами. С момента возникновения института ограничения ответственности (XI – XIII вв.) и до настоящего времени судовладельцы стремились оградить свои имущественные интересы, установив «потолок» такой ответственности, выше которого убытки не будут возмещены. В противном случае деятельность в торговом мореплавании становилась бы совершенно невыгодной из-за существующих высоких рисков, связанных с ней.

Практика применения такого института имела место и в советском морском праве. Это объяснялось тем, что в случае предъявления к советским судовладельцам имущественных требований со стороны иностранных компаний и граждан, советские пароходства не должны были находиться в менее выгодном положении, чем иностранные судовладельцы. В отношениях же между советскими пароходствами применение пределов ответственности судовладельца было обусловлено необходимостью поддерживать стабильность хозяйственных связей, поскольку возмещение убытков в полном объеме (размер которых постоянно увеличивался из-за роста объемов перевозок взрывоопасных, горючих и загрязняющих веществ, увеличения размеров морских судов и т.п.) привело бы к подрыву такой стабильности.

Правила настоящего Кодекса об ограничении ответственности применяются к судовладельцам, суда которых плавают под флагом Союза ССР (п. 8 ст. 14). Правом на ограничение ответственности пользуются судовладельцы, т.е. лица, эксплуатирующие судно от своего имени, независимо от того, являются ли они собственником судна или используют его на ином законном основании (ст. 10). На практике это означает, что ограничить свою ответственность могут советские государственные организации (морские пароходства, порты, нефтедобывающие научно-исследовательские и другие организации), советские кооперативные и общественные организации, а также граждане, имеющие суда в собственности.

В статье 274 настоящего Кодекса приводится перечень тех требований, по которым предусматривается ограничение ответственности судовладельца.

Во-первых, к ним относятся требования о возмещении ущерба, причиненного капитаном судна, прочими лицами судового экипажа, лоцманом и всяким другим лицом, обслуживающим судно, при исполнении ими своих обязанностей, в частности ущерба, причиненного неисполнением или ненадлежащим исполнением обязательств, принятых на себя судовладельцем. К таким требованиям относятся как разнообразные требования о возмещении ущерба, возникшего в результате причинения вреда (например, столкновение судов, повреждение портовых сооружений, загрязнение морской среды и морского побережья и т.д.), так и требования, вытекающие из неисполнения или ненадлежащего исполнения договорных обязательств судовладельцем (например, требования, связанные с несохранностью груза, повреждением буксируемого судна, неисполнение договора рейсового чартера и т.д.).

Во-вторых, к ним относятся требования о вознаграждении за спасение, вытекающее из ст. 269 настоящего Кодекса, согласно которой такое вознаграждение не может превышать стоимости спасенного имущества. Данное требование основывается на правомерных действиях капитана терпящего бедствие судна (например, на основании заключенного им договора о спасении).

В-третьих, требования об уплате возмещения в порядке распределения общей аварии. Их суть вытекает из смысла института общей аварии, т.е. пожертвование меньшим ради спасения большего.

В-четвертых, требования, возникшие из действий, совершенных капитаном в силу предоставленных ему законом прав с целью сохранения судна или продолжения рейса. Такие требования на момент действия настоящего Кодекса уже широко не применялись, поскольку развитие средств связи позволяло капитану судна получить указания от судовладельца о наи-

более правильном выборе способов получения средств в случаях, предусмотренных ст. ст. 50,55 и 58 настоящего Кодекса.

Перечень требований, по которым ответственность судовладельца не может быть ограничена (ст. 275), законодателем по сравнению со ст. 177 Кодекса торгового мореплавания 1929 г. был расширен. Помимо требований о возмещении вреда, вызванных причинением смерти или повреждением здоровья (п. 1 ст. 275), случаев, когда судовладелец исполнял на своем судне обязанности капитана (п. 3 ст. 275), по сделкам, заключенным капитаном с целью сохранения судна или продолжения рейса, если эти сделки вызваны недостаточным или неправильным снаряжением или снабжением судна либо укомплектованием экипажа (п. 4 ст. 275), были введены требования, вытекающие из трудовых отношений, и требования по социальному страхованию (п. 2 ст. 275).

Глава XVII. ПРИВИЛЕГИРОВАННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

Статья 280. Подлежат преимущественному удовлетворению перед другими требованиями, в том числе и перед требованиями, обеспеченными залогом:

1) в первую очередь требования, вытекающие из трудовых правоотношений, требования о возмещении вреда, причиненного увечьем, иным повреждением здоровья или смертью, и после их полного удовлетворения – требования по социальному страхованию, поскольку все эти требования относятся к соответствующему судну;

2) во вторую очередь требования по портовым сборам;

3) в третью очередь требования о вознаграждении за спасение и об уплате взносов по общей аварии;

4) в четвертую очередь требования о возмещении убытков от столкновения или иной аварии на море, от повреждения портовых сооружений, иного имущества, находящегося в порту, а также средств навигационной обстановки;

5) в пятую очередь требования, возникшие из действий, совершенных капитаном в силу предоставленных ему законом прав (статьи 50,55 и 58 настоящего Кодекса) с целью сохранения судна или продолжения рейса;

6) в шестую очередь требования о возмещении убытков от утраты или повреждения груза или багажа;

7) в седьмую очередь требования об уплате фрахта и других причитающихся по перевозке данного груза платежей.

Требования об оплате оказанных в порту услуг приравниваются соответственно к требованиям шестой или седьмой очереди в зависимости от того, из какого имущества они удовлетворяются.

Статья 281. Требования, указанные в пунктах 1 – 6 статьи 280 настоящего Кодекса, подлежат преимущественному удовлетворению из:

1) стоимости судна;

2) фрахта и платы за провоз пассажиров и их багажа, причитающихся за рейс, в течение которого возникло основание требования;

3) взносов по общей аварии, причитающихся судовладельцу по данному судну;

4) возмещения, причитающегося судовладельцу вследствие потери фрахта, а также за причиненные судну и еще не восстановленные повреждения;

5) вознаграждения, причитающегося судовладельцу за спасение, имевшее место до окончания рейса, за вычетом сумм, которые должны быть уплачены судовладельцем в соответствии со статьей 272 настоящего Кодекса.

Статья 282. Требования, указанные в пунктах 2,3,5 и 7 статьи 280 настоящего Кодекса, подлежат преимущественному удовлетворению из:

- 1) стоимости груза, не сданного получателю;
- 2) возмещения, причитающегося за поврежденный груз;
- 3) взносов по общей аварии, причитающихся грузовладельцу.

Статья 283. Требования, указанные в статье 280 настоящего Кодекса, удовлетворяются в порядке очередности и в пределах каждой очереди пропорционально размеру требований. Однако требования, указанные в пунктах 3 и 5 статьи 280 настоящего Кодекса, удовлетворяются в пределах этих очередей в порядке, обратном времени их возникновения. Требования, возникшие в связи с одним и тем же случаем, считаются возникшими одновременно.

Статья 284. Требования, относящиеся к последнему рейсу, удовлетворяются предпочтительно перед такими же требованиями по предшествующим рейсам.

Однако требования, указанные в пункте 1 статьи 280 настоящего Кодекса, относящиеся к нескольким рейсам, приравниваются к таким же требованиям по последнему рейсу.

Статья 285. Право преимущественного удовлетворения прекращается по истечении одного года со дня возникновения требования, за исключением требований, указанных в пункте 5 статьи 280 настоящего Кодекса, право преимущественного удовлетворения которых прекращается по истечении шести месяцев со дня возникновения требования.

Комментарий

В случае предъявления к должнику нескольких различных требований возникает проблема очередности их удовлетворения. В настоящей Главе установлен порядок удовлетворения морских требований с учетом оснований их возникновения, степени их важности, а также в зависимости от того, из стоимости какого имущества они подлежат погашению.

Привилегированные требования обладают определенными признаками. Так, они подлежат преимущественному удовлетворению перед всеми другими требованиями (даже перед требованиями, обеспеченными залогом), что объясняет их сущность и отражено в их названии. Перечень таких требований содержится в законе и является исчерпывающим. Они подлежат удовлетворению в порядке строгой очередности (ст. 280), при этом установлено (ст. ст. 281, 282), из какого имущества требования определенной очереди подлежат преимущественному удовлетворению, а также в течении какого срока сохраняется требование по их удовлетворению (ст. 285).

Глава XVIII. МОРСКИЕ ПРОТЕСТЫ

Статья 286. Если в период плавания или стоянки судна имело место происшествие, которое может явиться основанием для предъявления к судовладельцу имущественных требований, капитан в целях обеспечения доказательств для защиты прав и законных интересов судовладельца делает в установленном порядке заявление о морском протесте.

Заявление о морском протесте должно содержать описание обстоятельств происшествия и мер, принятых капитаном для обеспечения сохранности вверенного ему имущества.

Статья 287. Морской протест заявляется:

в порту СССР – нотариусу или иному должностному лицу, на которое законодательством Союза ССР или союзной республики возложено совершение нотариальных действий;

в иностранном порту – консулу СССР или компетентным должностным лицам иностранного государства в порядке, установленном законодательством этого государства.

Статья 288. В порту СССР заявление о морском протесте делается в течение двадцати четырех часов с момента прихода в порт. Если происшествие, вызывающее необходимость

заявления морского протеста, произошло в порту, протест должен быть заявлен в течение двадцати четырех часов с момента происшествия.

Статья 289. Если окажется невозможным заявить протест в установленный срок, причины этого должны быть указаны в заявлении о морском протесте.

При наличии оснований предполагать, что имевшее место происшествие причинило вред находящемуся на судне грузу, заявление о морском протесте должно быть сделано до открытия люков. Выгрузка груза до заявления морского протеста может быть начата лишь в случае крайней необходимости.

Статья 290. В подтверждение обстоятельств, изложенных в заявлении о морском протесте, капитан судна одновременно с заявлением либо в срок не свыше семи дней с момента захода в порт или с момента происшествия, если оно имело место в порту, обязан представить нотариусу или иному должностному лицу (статья 287 настоящего Кодекса) на обозрение судовой журнал и заверенную капитаном выписку из судового журнала.

Статья 291. Нотариус либо иное должностное лицо (статья 287 настоящего Кодекса) на основании заявления капитана, данных судового журнала, а также опроса самого капитана и по возможности не менее двух свидетелей из числа лиц командного состава судна и двух свидетелей из судовой команды составляет акт о морском протесте и заверяет его своей подписью и гербовой печатью.

Статья 292. Принятие заявлений о морском протесте от капитанов иностранных судов и составление в этих случаях актов о морском протесте может осуществляться соответствующими консульскими представителями иностранных государств в СССР на условиях взаимности.

Комментарий

В процессе перевозки грузов возникают ситуации, в которых необходимо зафиксировать имевшее место происшествие, следствием которого может явиться несохранность груза и, соответственно, предъявление имущественных претензий к перевозчику груза. В этом случае капитан судна может сделать заявление о морском протесте, где должны быть зафиксированы обстоятельства, которые могли привести к несохранности груза, и меры, которые принимались экипажем для того, чтобы ее избежать. Например, если судно попало в сильный шторм или имел место резкий перепад температуры в течение рейса, или экипаж не мог осуществлять надлежащую вентиляцию грузовых помещений из-за погодных условий, это дает основание капитану полагать, что данные обстоятельства повлияют на состояние груза на судне. Таким образом, морской протест представляет собой одно из письменных доказательств, предъявляемых в суде.

Заявление о морском протесте должно содержать описание обстоятельств происшествия, а также мер, предпринятых капитаном для обеспечения сохранности груза. Данные сведения должны в полной мере соответствовать записям, сделанным в судовом журнале.

Такое заявление делается в порту СССР нотариусу или иному должностному лицу, на которое законодательством Союза ССР или союзных республик возложено совершение нотариальных действий, а в иностранном порту – консулу СССР или компетентному должностному лицу иностранного государства.

Срок для подачи заявления о морском протесте в советском порту составляет 24 часа с момента захода судна в порт либо в течение этого же срока, если происшествие произошло

в порту. В случае невозможности заявить протест в установленный срок причины этого указываются в заявлении о морском протесте.

При наличии оснований предполагать несохранность груза, заявление о морском протесте должно быть сделано до открытия люков. Выгрузка груза до заявления морского протеста может быть начата лишь в случае крайней необходимости.

Нотариус либо иное должностное лицо на основании заявления капитана судна, данных судового журнала, а также опроса самого капитана и по возможности не менее двух свидетелей из судовой команды и двух свидетелей из числа лиц командного состава составляет акт о морском протесте, заверяя его своей подписью и гербовой печатью.

Глава XIX. ПРЕТЕНЗИИ И ИСКИ

Статья 293. Обстоятельства, которые могут служить основанием для имущественной ответственности перевозчика, отправителей, получателей и пассажиров, удостоверяются коммерческими актами или актами общей формы. В иностранных портах эти обстоятельства удостоверяются в соответствии с правилами, существующими в данном порту.

Коммерческий акт составляется для удостоверения:

- 1) несоответствия между наименованием, весом или количеством мест груза или багажа в натуре и данными, указанными в перевозочном документе;
- 2) повреждения груза или багажа;
- 3) обнаружения груза или багажа без документов, а также документов без груза или багажа;
- 4) возвращения перевозчику похищенного груза или багажа.

Формы актов, порядок их составления и порядок удостоверения обстоятельств, не требующих составления актов, устанавливаются правилами, издаваемыми в соответствии со статьей 5 настоящего Кодекса.

Статья 294. До предъявления к перевозчику иска, вытекающего из перевозки, обязательно предъявление ему претензии.

Претензии предъявляются к организации, которая осуществляла перевозку, а если перевозка не была совершена, – к организации, которая в соответствии с планом или договором должна была осуществить перевозку.

Претензии, возникающие из перевозки багажа, могут быть предъявлены к перевозчику либо к порту отправления или назначения по усмотрению заявителя претензии.

Статья 295. Претензии, возникающие из перевозки грузов в прямом смешанном и прямом водном сообщении, предъявляются:

- 1) если конечным пунктом перевозки является порт (пристань), – к управлению пароходства, в ведении которого находится порт (пристань);
- 2) если конечным пунктом перевозки является железнодорожная или автомобильная станция либо аэропорт, – к соответствующей транспортной организации.

Статья 296. Право на предъявление претензий и исков имеют:

- 1) в случае неподачи судна или подачи его с опозданием – отправитель груза;
- 2) в случае утраты груза – его получатель или отправитель при условии представления коносамента;
- 3) в случае недостачи или повреждения груза – получатель груза при условии представления коносамента, а также коммерческого акта или соответствующего документа, составленного по правилам, существующим в иностранном порту;
- 4) в случае просрочки в доставке или задержки выдачи груза – получатель при условии представления коносамента;

5) в случае утраты багажа – предъявитель багажной квитанции, а в случае недостачи или повреждения багажа – предъявитель коммерческого акта;

6) в случае перебора провозных платежей – отправитель или получатель груза при условии представления коносамента.

При предъявлении претензий, вытекающих из перевозки грузов, которая осуществлялась по накладной, вместо коносамента представляется накладная, а при утрате груза – квитанция.

Отсутствие коммерческого акта не лишает права на предъявление претензии и иска, если будет доказано, что в составлении акта было отказано и этот отказ был обжалован.

Статья 297. Передача другим организациям или лицам права на предъявление претензий и исков не допускается, за исключением случаев передачи такого права отправителям получателю груза или наоборот, а также получателем или отправителем – вышестоящей организации, транспортно – экспедиторской организации либо страховщику.

Передача права на предъявление претензии и иска удостоверяется переуступочной надписью на коносаменте, накладной или квитанции.

Статья 298. Претензия должна быть заявлена в письменной форме.

К заявлению о претензии должны быть приложены подтверждающие ее документы. Первочные документы предъявляются в подлиннике.

К претензии об утрате, недостаче или повреждении груза, кроме документов, подтверждающих право на предъявление претензии (статья 296 настоящего Кодекса), должен быть приложен документ, удостоверяющий количество и стоимость отправленного груза.

Статья 299. Не допускается предъявление претензий и исков государственными, кооперативными и общественными организациями друг к другу на сумму менее 10 рублей по каждому коносаменту.

Статья 300. Претензии к перевозчику, вытекающие из перевозки грузов, пассажиров и багажа в каботаже, могут предъявляться в течение шести месяцев, за исключением претензий об уплате штрафов или премий, которые могут предъявляться в течение сорока пяти дней.

Указанные сроки исчисляются:

1) по претензии о возмещении ущерба за утрату груза либо багажа – по истечении тридцати дней со дня, в который груз должен был быть выдан, а при перевозках в прямом смешанном или прямом водном сообщении – по истечении четырех месяцев со дня приема груза к перевозке;

2) по претензиям о возмещении ущерба за недостачу или повреждение груза либо багажа, о просрочке в доставке или задержке в выдаче груза и о возврате перебора провозных платежей – со дня выдачи груза или багажа;

3) по претензиям о недостачах массовых однородных грузов, перевозимых наливом, навалом или насыпью, в случаях, предусмотренных соглашением сторон, – со дня подписания ими акта ежегодной инвентаризации;

4) по претензиям об уплате штрафов за неподачу судна или подачу его с опозданием, а также премий за досрочную погрузку или разгрузку судна – по истечении месяца, следующего за тем, в котором началась или должна была начаться перевозка;

5) по претензиям о возврате штрафа, взысканного в безакцептном порядке за простой судна, – со дня получения заявителем претензии копии платежного требования (счета) пароходства о начислении штрафа;

6) во всех остальных случаях – со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления претензии.

Статья 301. Перевозчик обязан рассмотреть заявленную претензию, вытекающую из перевозки в каботаже, и уведомить заявителя об удовлетворении или отклонении ее в следующие сроки со дня получения претензии:

- 1) в течение трех месяцев – по претензиям, возникающим из морских перевозок;
- 2) в течение шести месяцев – по претензиям, возникающим из перевозок в прямом смешанном и прямом водном сообщении;
- 3) в течение сорока пяти дней – по претензиям об уплате штрафов и премий.

Статья 302. Если претензия, вытекающая из перевозки грузов или багажа в каботаже, отклонена или ответ не получен в установленный срок, заявителю предоставляется на предъявление иска два месяца со дня получения ответа или истечения срока, установленного для ответа.

Статья 303. Перевозчик может предъявить иск, вытекающий из перевозки груза или багажа в каботаже, в течение шести месяцев.

Указанный срок исчисляется:

- 1) по взысканию недобора провозных платежей – со дня выдачи груза;
- 2) по взысканию штрафа за невыполнение плана перевозок – по истечении месяца, следующего за тем, в котором началась или должна была начаться перевозка;
- 3) во всех остальных случаях – со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления иска.

Статья 304. К требованиям советских государственных, кооперативных и общественных организаций и граждан, вытекающим из перевозки грузов, пассажиров и багажа в международном сообщении, применяется срок исковой давности, установленный частью первой статьи 305 настоящего Кодекса. Однако по требованиям об уплате штрафов и премий, вытекающим из перевозки грузов, этот срок исчисляется со дня окончания месяца, следующего за тем, в котором началась или должна была начаться перевозка.

Претензии к перевозчику по требованиям, указанным в части первой настоящей статьи, могут предъявляться в течение первых шести месяцев срока исковой давности. Перевозчик обязан рассмотреть заявленную претензию и уведомить заявителя об удовлетворении или отклонении ее в течение трех месяцев со дня получения претензии.

Со дня предъявления перевозчику претензии течение срока исковой давности приостанавливается до получения ответа на претензию или истечения срока, установленного для ответа.

Статья 305. К требованиям, указанным в пунктах 1 – 5 настоящей статьи, применяется годичный срок исковой давности. Этот срок исчисляется:

- 1) по требованиям, вытекающим из договора перевозки грузов в международном сообщении, – со дня выдачи груза, а если груз не был выдан, – со дня, в который он должен был быть выдан;
- 2) по требованиям, вытекающим из договора перевозки пассажиров и багажа в международном сообщении, – со дня, в который судно, осуществившее перевозку, пришло или должно было прийти в порт назначения;
- 3) по требованиям, вытекающим из договора фрахтования судна на время, – со дня окончания действия договора;

4) по требованиям, вытекающим из договора морской буксировки и из сделок, совершенных капитаном в силу предоставленных ему законом прав (статьи 50,55 и 58 настоящего Кодекса), – со дня возникновения права на иск;

5) по обратным требованиям, предусмотренным статьей 257 настоящего Кодекса, – со дня уплаты соответствующей суммы.

К требованиям, вытекающим из договора морского страхования, применяется двухгодичный срок исковой давности, исчисляемый со дня возникновения права на иск.

Статья 306. К требованиям, для которых сроки исковой давности настоящим Кодексом не предусмотрены, применяются общие сроки давности, установленные Основами гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик, если для этих требований международным договором, в котором участвует СССР, не установлены иные сроки.

Статья 307. К срокам исковой давности, предусмотренным настоящим Кодексом, применяются правила о перерыве, приостановлении течения исковой давности и восстановлении ее, установленные гражданским законодательством Союза ССР и союзных республик.

Если исчисление суммы иска зависит от расчетов по общей аварии, течение давностного срока приостанавливается на время со дня вынесения диспашером постановления о наличии общей аварии и до дня получения диспаши заинтересованным лицом.

Статья 308. Сроки давности, установленные для требований, предусмотренных настоящим Кодексом, удлиняются до трех лет в случаях, когда судно, к которому относятся эти требования, не могло быть в течение срока давности застигнуто в водах СССР.

Статья 309. При удовлетворении требований, вытекающих из предусмотренных настоящим Кодексом отношений, на выплачиваемую сумму начисляются 3 процента годовых. Проценты начисляются со дня предъявления письменного требования об уплате соответствующей суммы по день ее уплаты.

Правила настоящей статьи не применяются к требованиям о штрафах и премиях, а также об убытках, возмещаемых в порядке распределения общей аварии.

Комментарий

Настоящая Глава посвящена вопросам, связанным с порядком предъявления претензий и исков, вытекающих из требований, связанных с деятельностью в торговом мореплавании, а также с исчислением сроков исковой давности.

Законодатель предусматривает обязательный порядок предъявления стороной, считающей свое право нарушенным, претензий (например, о возмещении убытков от повреждения груза, о взыскании штрафа за не предъявление груза к перевозке и др.) непосредственно к стороне, которую она считает ответственной за данное нарушение. Последняя, в свою очередь, должна претензию рассмотреть, а в случае ее обоснованности удовлетворить.

Соблюдение претензионного порядка позволяет сократить число споров, передаваемых в суд и арбитраж, урегулировать спор на добровольных началах, а также способствует выяснению в процессе претензионной переписки существа и обстоятельств дела, облегчая, тем самым, его быстрое и правильное разрешение судом и арбитражем.

Претензия должна быть предъявлена в письменной форме и к ней должны быть приложены необходимые документы (например, при предъявлении претензии по поводу утраты груза обязательно предоставление коносамента на его перевозку, к претензии в связи с повреждением или недостачей груза должен быть также приложен коммерческий акт или составленный в иностранном порту аналогичный документ и т.д.).

Статьи 300 и 304 настоящей Главы предусматривают различные сроки для предъявления претензий по перевозке в каботаже и по перевозкам в международном сообщении.

Суд (арбитраж) не принимает к рассмотрению иск, вытекающий из нарушения договора перевозки, если не был соблюден претензионный порядок. Необходимо отметить, что несоблюдением считается претензионный порядок не только в случае, когда претензия не предъявлялась, но и в случаях предъявления ее лицом, не имеющим на это права, в виду отсутствия необходимого пакета приложенных документов, а также предъявлении ее по истечении установленного срока. Такой срок относится к числу пресекательных сроков, которые не могут быть продлены или восстановлены судом (арбитражем) ни при каких условиях. Пропуск срока влечет за собой лишение права на подачу претензии и, соответственно, на лишение права на предъявление перевозчику требования в исковом порядке.

Требования, вытекающие из отношений в области торгового мореплавания, как и большинство общих имущественных требований, подлежат удовлетворению судом (арбитражем) только, если они предъявлены в пределах установленного законом срока исковой давности.

Правила об исковой давности применяются судом (арбитражем) независимо от заявления сторон, применяя исковую давность по собственной инициативе.

ПП. Т. 35. С. 193—268.

КОДЕКС ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ¹⁰

(в ред. Федеральных законов от 26.05.2001 N 59-ФЗ)

Глава I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1. Отношения, регулируемые Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации

1. Настоящий Кодекс регулирует отношения, возникающие из торгового мореплавания.

Отношения, возникающие из торгового мореплавания, регулируются также издаваемыми в соответствии с настоящим Кодексом другими федеральными законами (далее – законы), указами Президента Российской Федерации и постановлениями Правительства Российской Федерации (далее – иные правовые акты Российской Федерации).

2. Имущественные отношения, возникающие из торгового мореплавания и основанные на равенстве, автономии воли и имущественной самостоятельности их участников, регулируются настоящим Кодексом в соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации. К имущественным отношениям, не регулируемым или не полностью регулируемым настоящим Кодексом, применяются правила гражданского законодательства Российской Федерации.

Статья 2. Понятие торгового мореплавания

Под торговым мореплаванием в настоящем Кодексе понимается деятельность, связанная с использованием судов для:

перевозок грузов, пассажиров и их багажа, в том числе на морской линии;

(в ред. Федерального закона от 03.07.2016 N 282-ФЗ)

рыболовства;

(в ред. Федерального закона от 06.12.2007 N 333-ФЗ)

разведки и разработки минеральных и других неживых ресурсов морского дна и его недр; лоцманской, ледовой лоцманской и ледокольной проводки;

(в ред. Федерального закона от 28.07.2012 N 132-ФЗ)

поисковых, спасательных и буксирных операций;

подъема затонувшего в море имущества;

гидротехнических, подводно-технических и других подобных работ;

¹⁰ Документ предоставлен КонсультантПлюс (Дата обращения 02.06.2017)

санитарного, карантинного и другого контроля;
защиты и сохранения морской среды;
проведения морских научных исследований;
учебных, спортивных и культурных целей;
иных целей.

Статья 3. Сфера применения правил, установленных настоящим Кодексом

1. Правила, установленные настоящим Кодексом, распространяются на:

морские суда во время их плавания как по морским путям, так и по внутренним водным путям, если иное не предусмотрено международным договором Российской Федерации или законом;

суда внутреннего плавания, а также суда смешанного (река – море) плавания во время их плавания по морским путям, а также по внутренним водным путям при осуществлении перевозок грузов, пассажиров и их багажа с заходом в иностранный морской порт, во время спасательной операции и при столкновении с морским судном.

2. Правила, установленные настоящим Кодексом, за исключением случаев, прямо в нем предусмотренных, не распространяются на:

военные корабли, военно-вспомогательные суда и другие суда, находящиеся в собственности государства или эксплуатируемые им и используемые только для правительственной некоммерческой службы;

некоммерческие грузы, находящиеся в собственности государства.

В случаях, если настоящим Кодексом прямо предусмотрено, что правила, установленные настоящим Кодексом, распространяются на суда и грузы, указанные в настоящем пункте, такие правила не должны использоваться в качестве оснований для изъятия, ареста и задержания таких судов и грузов.

Статья 4. Перевозки и буксировка в сообщении между морскими портами Российской Федерации, использование судов для осуществления иной деятельности во внутренних морских водах или в территориальном море Российской Федерации

(в ред. Федерального закона от 14.06.2011 N 141-ФЗ)

1. Перевозки и буксировка в сообщении между морскими портами Российской Федерации (каботаж) осуществляются судами, плавающими под Государственным флагом Российской Федерации.

2. Деятельность, связанная с ледакольной проводкой, поисковыми, спасательными и буксирными операциями, подъемом затонувшего в море имущества, гидротехническими, подводно-техническими и другими подобными работами, во внутренних морских водах или в территориальном море Российской Федерации осуществляется судами, плавающими под Государственным флагом Российской Федерации.

3. В соответствии с международными договорами Российской Федерации или в случаях и в порядке, которые установлены Правительством Российской Федерации, перевозки и буксировка в каботаже и иная предусмотренная пунктом 2 настоящей статьи деятельность могут осуществляться судами, плавающими под флагом иностранного государства.

Статья 5. Государственное управление в области торгового мореплавания

1. Государственное управление в области торгового мореплавания осуществляется федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере морского транспорта (далее – федеральный орган исполнительной власти в области транс-

порта), а также федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства и другими федеральными органами исполнительной власти в пределах их компетенции.

(п. 1 в ред. Федерального закона от 14.06.2011 N 141-ФЗ)

2. Федеральный орган исполнительной власти в области транспорта в соответствии с международными договорами Российской Федерации, настоящим Кодексом, другими законами и иными правовыми актами Российской Федерации издает в пределах своей компетенции обязательные для исполнения организациями, а также гражданами правила, инструкции и иные акты, содержащие нормы права, регулирующие отношения, возникающие из торгового мореплавания.

3. Федеральный орган исполнительной власти в области рыболовства в соответствии с международными договорами Российской Федерации, настоящим Кодексом, другими законами и иными правовыми актами Российской Федерации издает в пределах своей компетенции обязательные для исполнения организациями, а также гражданами, деятельность которых связана с использованием судов рыбопромыслового флота, правила, инструкции и иные акты, содержащие нормы права, регулирующие отношения, возникающие в связи с рыболовством.

(в ред. Федерального закона от 06.12.2007 N 333-ФЗ)

4. Навигационно-гидрографическое обеспечение морских путей, за исключением акватории Северного морского пути и морских путей в акваториях морских портов и на подходах к ним, осуществляется федеральным органом исполнительной власти в области обороны.

(в ред. Федерального закона от 28.07.2012 N 132-ФЗ)

Навигационно-гидрографическое обеспечение в акватории Северного морского пути, в акваториях морских портов и на подходах к ним осуществляется федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере морского транспорта.

(в ред. Федерального закона от 28.07.2012 N 132-ФЗ)

(п. 4 в ред. Федерального закона от 14.06.2011 N 141-ФЗ)

Статья 5.1. Плавание в акватории Северного морского пути (введена Федеральным законом от 28.07.2012 N 132-ФЗ)

1. Под акваторией Северного морского пути понимается водное пространство, прилегающее к северному побережью Российской Федерации, охватывающее внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую зону и исключительную экономическую зону Российской Федерации и ограниченное с востока линией разграничения морских пространств с Соединенными Штатами Америки и параллелью мыса Дежнева в Беринговом проливе, с запада меридианом мыса Желания до архипелага Новая Земля, восточной береговой линией архипелага Новая Земля и западными границами проливов Маточкин Шар, Карские Ворота, Югорский Шар.

2. Правила плавания в акватории Северного морского пути, утверждаемые уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти, применяются в целях обеспечения безопасности мореплавания, а также предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды с судов и содержат:

- 1) порядок организации плавания судов в акватории Северного морского пути;
- 2) правила ледокольной проводки судов в акватории Северного морского пути;
- 3) правила ледовой лоцманской проводки судов в акватории Северного морского пути;
- 4) правила проводки судов по маршрутам в акватории Северного морского пути;
- 5) положение о навигационно-гидрографическом и гидро-метеорологическом обеспечении плавания судов в акватории Северного морского пути;
- 6) правила осуществления связи по радио при плавании судов в акватории Северного морского пути;

7) иные касающиеся организации плавания судов в акватории Северного морского пути положения.

3. Организация плавания судов в акватории Северного морского пути осуществляется администрацией Северного морского пути, созданной в форме федерального казенного учреждения и выполняющей следующие основные функции:

1) прием заявлений о получении разрешений на плавание судов в акватории Северного морского пути, рассмотрение таких заявлений и выдача разрешений на плавание судов в акватории Северного морского пути;

2) мониторинг гидрометеорологической, ледовой и навигационной обстановки в акватории Северного морского пути;

3) согласование установки средств навигационного оборудования и районов проведения гидрографических работ в акватории Северного морского пути;

4) предоставление информационных услуг (применительно к акватории Северного морского пути) в области организации плавания судов, требований к обеспечению безопасности плавания судов, навигационно-гидрографическому обеспечению плавания судов, обеспечению осуществления ледокольной проводки судов;

5) выработка рекомендаций по разработке маршрутов плавания судов и использованию судов ледокольного флота в акватории Северного морского пути с учетом гидрометеорологической, ледовой и навигационной обстановки в указанной акватории;

6) содействие в организации проведения поисковых и спасательных операций в акватории Северного морского пути;

7) выдача удостоверений лицам, осуществляющим ледовую лоцманскую проводку судов, о праве ледовой лоцманской проводки судов в акватории Северного морского пути;

8) содействие в проведении операций по ликвидации последствий загрязнения с судов опасными и вредными веществами, сточными водами или мусором.

4. Выдача предусмотренных подпунктом 1 пункта 3 настоящей статьи разрешений на плавание судов в акватории Северного морского пути осуществляется при условии выполнения судном требований, касающихся безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов (применительно к акватории Северного морского пути) и установленных международными договорами Российской Федерации, законодательством Российской Федерации, правилами плавания в акватории Северного морского пути, указанными в пункте 2 настоящей статьи, и предоставления документов, удостоверяющих наличие установленного международными договорами Российской Федерации, законодательством Российской Федерации страхования или иного финансового обеспечения гражданской ответственности за ущерб от загрязнения либо другой причиненный судном ущерб.

5. Размер платы за ледокольную проводку судна, ледовую лоцманскую проводку судна в акватории Северного морского пути определяется в соответствии с законодательством Российской Федерации о естественных монополиях с учетом вместимости судна, ледового класса судна, расстояния, на которое осуществляется проводка этого судна, и периода навигации.

Оплата ледокольной проводки судна, ледовой лоцманской проводки судна в акватории Северного морского пути осуществляется исходя из объема фактически оказанных услуг.

Правила, установленные настоящим пунктом, также распространяются на военные корабли, военно-вспомогательные суда и другие суда, находящиеся в собственности Российской Федерации, собственности субъектов Российской Федерации или эксплуатируемые ими и используемые только для правительственной некоммерческой службы.

(абзац введен Федеральным законом от 07.02.2017 N 10-ФЗ)

Статья 6. Государственный надзор за торговым мореплаванием
(в ред. Федерального закона от 14.06.2011 N 141-ФЗ)

1. Государственный надзор за соблюдением международных договоров Российской Федерации, относящихся к торговому мореплаванию, и законодательства Российской Федерации о торговом мореплавании (далее – государственный надзор за торговым мореплаванием) осуществляется уполномоченным федеральным органом исполнительной власти при осуществлении им федерального государственного транспортного надзора (далее – орган государственного надзора).

(в ред. Федерального закона от 14.10.2014 N 307-ФЗ)

2. Государственный надзор за торговым мореплаванием в части обеспечения безопасности плавания судов рыбопромыслового флота в районах промысла при осуществлении рыболовства осуществляется федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства.

3. Орган государственного надзора осуществляет расследование аварий или инцидентов на море в соответствии с положением, утвержденным федеральным органом исполнительной власти в области транспорта по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства и федеральным органом исполнительной власти в области обороны.

(в ред. Федерального закона от 14.10.2014 N 307-ФЗ)

4. Государственный надзор за спортивными парусными судами, прогулочными судами, а также маломерными судами, используемыми в некоммерческих целях, осуществляется в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

(в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

Статья 6.1. Организация государственного надзора за торговым мореплаванием (введена Федеральным законом от 18.07.2011 N 242-ФЗ)

1. К отношениям, связанным с осуществлением государственного надзора за торговым мореплаванием, организацией и проведением проверок юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, применяются положения Федерального закона от 26 декабря 2008 года N 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» с учетом особенностей организации и проведения проверок, установленных пунктами 2 – 6 настоящей статьи.

2. Предметом проверки является соблюдение юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем в процессе осуществления своей деятельности требований, установленных в соответствии с международными договорами Российской Федерации, настоящим Кодексом, другими федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации в области безопасности торгового мореплавания (далее – обязательные требования).

3. Основанием для проведения плановой проверки является:

1) истечение трех лет со дня окончания проведения последней плановой проверки юридического лица, индивидуального предпринимателя, эксплуатирующих объекты инфраструктуры морского порта, за исключением портовых и судоходных гидротехнических сооружений, объектов обеспечения безопасности судоходства;

2) истечение одного года со дня окончания проведения последней плановой проверки юридического лица, индивидуального предпринимателя, эксплуатирующих портовые и судоходные гидротехнические сооружения, объекты обеспечения безопасности судоходства.

4. Основанием для проведения внеплановой проверки является:

1) истечение срока исполнения юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем выданного органом государственного надзора предписания об устранении выявленного нарушения обязательных требований;

2) поступление в орган государственного надзора обращений и заявлений граждан, в том числе индивидуальных предпринимателей, юридических лиц, информации от органов госу-

дарственной власти (должностных лиц органа государственного надзора), органов местного самоуправления, из средств массовой информации о фактах возникновения аварий и транспортных происшествий, связанных с нарушениями обязательных требований, правил эксплуатации объектов инфраструктуры морского порта и судов, правил перевозки и перегрузки грузов, перевозки пассажиров и багажа, если такие нарушения создают угрозу причинения вреда жизни, здоровью людей, вреда окружающей среде, безопасности государства, имуществу физических и юридических лиц, государственному или муниципальному имуществу либо влекут причинение такого вреда;

3) наличие приказа (распоряжения) руководителя (заместителя руководителя) органа государственного надзора о проведении внеплановой проверки, изданного в соответствии с поручением Президента Российской Федерации или Правительства Российской Федерации либо на основании требования прокурора о проведении внеплановой проверки в рамках надзора за исполнением законов по поступившим в органы прокуратуры материалам и обращениям.

5. Внеплановая выездная проверка по основанию, указанному в подпункте 2 пункта 4 настоящей статьи, может быть проведена органом государственного надзора незамедлительно с извещением органа прокуратуры в порядке, установленном частью 12 статьи 10 Федерального закона от 26 декабря 2008 года N 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля».

6. Предварительное уведомление юридического лица, индивидуального предпринимателя о проведении внеплановой выездной проверки по основанию, указанному в подпункте 2 пункта 4 настоящей статьи, не допускается.

Статья 7. Судно

1. Под судном в настоящем Кодексе понимается самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях торгового мореплавания.

2. Под судами рыбопромыслового флота в настоящем Кодексе понимаются обслуживающие рыбопромысловый комплекс суда, используемые для рыболовства, а также приемотранспортные, вспомогательные суда и суда специального назначения.

(в ред. Федерального закона от 06.12.2007 N 333-ФЗ)

3. Под маломерным судном в настоящем Кодексе понимается судно, длина которого не должна превышать двадцать метров и общее количество людей на котором не должно превышать двенадцать.

(п. 3 введен Федеральным законом от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

4. Под прогулочным судном в настоящем Кодексе понимается судно, общее количество людей на котором не должно превышать восемнадцать, в том числе пассажиров не более чем двенадцать, и которое используется в некоммерческих целях и предназначается для отдыха на водных объектах.

(п. 4 введен Федеральным законом от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

5. Под спортивным парусным судном в настоящем Кодексе понимается судно, построенное или переоборудованное для занятий спортом, использующее в качестве основной движущей силы силу ветра и эксплуатируемое в некоммерческих целях.

(п. 5 введен Федеральным законом от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

6. Под морской плавучей платформой в настоящем Кодексе понимается судно, предназначенное для разведки и разработки минеральных и других неживых ресурсов морского дна и его недр.

(п. 6 введен Федеральным законом от 23.07.2013 N 225-ФЗ)

Статья 8. Судовладелец

Под судовладельцем в настоящем Кодексе понимается лицо, эксплуатирующее судно от своего имени, независимо от того, является ли оно собственником судна или использует его на ином законном основании.

Статья 9. Морские порты

(в ред. Федерального закона от 23.07.2013 N 225-ФЗ)

(в ред. Федерального закона от 08.11.2007 N 261-ФЗ)

1. Под морским портом понимается совокупность объектов инфраструктуры морского порта, расположенных на специально отведенных территории и акватории и предназначенных для обслуживания судов, используемых в целях торгового мореплавания, комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота, обслуживания пассажиров, осуществления операций с грузами, в том числе для их перевалки, и других услуг, обычно оказываемых в морском порту, а также взаимодействия с другими видами транспорта.

2. Утратил силу. – Федеральный закон от 23.07.2013 N 225-ФЗ.

3. Деятельность в морских портах осуществляется в соответствии с федеральным законом.

Статья 10. Вместимость судна

Для целей статей 320, 326, 331, 336.6 – 336.8 и 359 настоящего Кодекса под вместимостью судна понимается его валовая вместимость, определяемая в соответствии с правилами обмера судов, содержащимися в Приложении 1 к Международной конвенции по обмеру судов 1969 года.

(в ред. Федеральных законов от 14.06.2011 N 141-ФЗ, от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

Статья 11. Расчетная единица

1. Расчетная единица, предусмотренная статьями 170, 190, 320, 331, 359 и 360 настоящего Кодекса, является единицей специального права заимствования, как она определена Международным валютным фондом.

2. В соответствии со стоимостью рубля в единицах специального права заимствования перевод в рубли осуществляется:

на дату вынесения решения судом, арбитражным судом или третейским судом либо на установленную соглашением сторон дату – сумм, указанных в статьях 170 и 190 настоящего Кодекса;

на дату создания фонда ограничения ответственности – сумм, указанных в статьях 320 и 331 настоящего Кодекса;

на дату создания фонда ограничения ответственности, производства платежа или предоставления обеспечения, эквивалентного платежу, – сумм, указанных в статьях 359 и 360 настоящего Кодекса.

Стоимость рубля в единицах специального права заимствования исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для своих операций и расчетов.

Глава II. СУДНО

§1. СОБСТВЕННОСТЬ НА СУДНО

Статья 12. Субъекты права собственности на судно

1. Суда могут находиться в собственности:

граждан и юридических лиц;

Российской Федерации, субъектов Российской Федерации;

муниципальных образований.

2. Суда с ядерными энергетическими установками могут находиться в собственности только Российской Федерации, за исключением судов с ядерными энергетическими установками атомного ледокольного флота, которые могут находиться в собственности российских юридических лиц, включенных в утверждаемый Президентом Российской Федерации перечень российских юридических лиц, в собственности которых могут находиться ядерные установки.

(в ред. Федерального закона от 22.11.2010 N 305-ФЗ)

Статья 13. Права собственника судна

Собственник судна вправе по своему усмотрению совершать в отношении судна любые действия, не противоречащие закону и иным правовым актам Российской Федерации и не нарушающие права и охраняемые законом интересы других лиц, в том числе отчуждать судно в собственность другим лицам, передавать им, оставаясь собственником, права владения, пользования и распоряжения судном, устанавливая ипотеку судна и обременять его другими способами, распоряжаться им иным образом.

Статья 14. Передача судна в доверительное управление

1. Собственник судна вправе передать его доверительному управляющему по договору доверительного управления судном на срок, не превышающий пяти лет, для осуществления управления судном за вознаграждение в интересах собственника.

Судно, находящееся в хозяйственном ведении или оперативном управлении, не может быть передано в доверительное управление.

Передача судна в доверительное управление не влечет за собой переход права собственности на него к доверительному управляющему.

2. Передача судна в доверительное управление подлежит обязательной регистрации в реестре, в котором зарегистрировано судно.

(в ред. Федеральных законов от 20.12.2005 N 168-ФЗ, от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

3. Доверительным управляющим может быть компетентный в области управления судами и их эксплуатации индивидуальный предприниматель или коммерческая организация, которые удовлетворяют требованиям пункта 1 статьи 15 настоящего Кодекса, за исключением унитарного предприятия.

(в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

4. В договоре доверительного управления судном должны быть указаны стороны такого договора, права и обязанности доверительного управляющего, размер и форма его вознаграждения.

§2. ФЛАГ И НАЦИОНАЛЬНОСТЬ СУДНА

Статья 15. Право плавания под Государственным флагом Российской Федерации

(в ред. Федерального закона от 14.06.2011 N 141-ФЗ)

1. Право плавания под Государственным флагом Российской Федерации предоставляется судам, находящимся в собственности:

- 1) граждан Российской Федерации;
- 2) юридических лиц в соответствии с законодательством Российской Федерации;
- 3) Российской Федерации, субъектов Российской Федерации;
- 4) муниципальных образований.

2. По заявлению фрахтователя право плавания под Государственным флагом Российской Федерации может быть временно предоставлено судну, зарегистрированному в реестре судов иностранного государства и предоставленному в пользование и во владение российскому фрахтователю по договору фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартеру), в случае, если:

1) фрахтователь судна по бербоут-чартеру отвечает требованиям, предъявляемым к собственнику судна в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи;

2) собственник судна дал в письменной форме согласие на перевод судна под Государственный флаг Российской Федерации;

3) залогодержатель ипотеки судна или обременения судна того же характера, установленных и зарегистрированных в соответствии с законодательством государства, в котором зарегистрировано судно, дал в письменной форме согласие на перевод судна под Государственный флаг Российской Федерации;

4) законодательство государства, в котором зарегистрировано судно, не запрещает предоставление судну права плавания под флагом иностранного государства;

5) право плавания под флагом иностранного государства приостановлено или будет приостановлено в момент предоставления судну права плавания под Государственным флагом Российской Федерации.

3. Право плавания под Государственным флагом Российской Федерации временно предоставляется судну капитаном морского порта, регистрирующим судно в бербоут-чартерном реестре, на срок, не превышающий срока действия бербоут-чартера. Для целей смены флага срок действия бербоут-чартера не может быть менее чем один год.

При временном предоставлении судну права плавания под Государственным флагом Российской Федерации капитан морского порта, в котором регистрируется судно, определяет, каким должно быть название судна.

Статья 16. Возникновение права плавания под Государственным флагом Российской Федерации

1. Судно приобретает право плавания под Государственным флагом Российской Федерации с момента его государственной регистрации.

(в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

2. Судно, приобретенное за пределами Российской Федерации, пользуется правом плавания под Государственным флагом Российской Федерации с момента выдачи консульским учреждением Российской Федерации временного свидетельства, удостоверяющего такое право и действительного до государственной регистрации судна, но не более чем шесть месяцев.

(в ред. Федеральных законов от 20.12.2005 N 168-ФЗ, от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

Статья 17. Национальность судна

1. Судно, пользующееся правом плавания под Государственным флагом Российской Федерации, имеет национальность Российской Федерации.

2. Судно, имеющее национальность Российской Федерации, обязано нести Государственный флаг Российской Федерации.

Статья 18. Утрата судном права плавания под Государственным флагом Российской Федерации

Судно утрачивает право плавания под Государственным флагом Российской Федерации в случае, если:

оно перестает соответствовать требованиям, предусмотренным пунктом 1 статьи 15 настоящего Кодекса;

истек срок, на который судну в соответствии с пунктами 2 и 3 статьи 15 настоящего Кодекса предоставлено право плавания под Государственным флагом Российской Федерации.

(в ред. Федерального закона от 14.06.2011 N 141-ФЗ)

Статья 19. Предоставление судна в пользование и во владение иностранному фрахтователю по бербоут-чартеру, временный перевод судна под флаг иностранного государства (в ред. Федерального закона от 03.07.2016 N 282-ФЗ)

1. Предоставление судна, зарегистрированного в Государственном судовом реестре, Российском международном реестре судов или реестре маломерных судов, в пользование и во владение иностранному фрахтователю по бербоут-чартеру возможно при условии, если:

1) собственник судна дал в письменной форме согласие на перевод судна под флаг иностранного государства;

2) при отсутствии предварительного удовлетворения ипотеки судна, установленной и зарегистрированной в установленном порядке, залогодержатель ипотеки дал в письменной форме согласие на перевод судна под флаг иностранного государства;

3) законодательство государства фрахтователя не содержит положений, запрещающих предоставление судну, зарегистрированному в Государственном судовом реестре, Российском международном реестре судов или реестре маломерных судов, права плавания под флагом такого государства и возврат судна под Государственный флаг Российской Федерации по истечении срока предоставления судну права плавания под флагом такого государства.

(п. 1 в ред. Федерального закона от 03.07.2016 N 282-ФЗ)

1.1. При предоставлении судна, зарегистрированного в Государственном судовом реестре, Российском международном реестре судов или реестре маломерных судов, в пользование и во владение иностранному фрахтователю по бербоут-чартеру такое судно должно быть временно переведено под флаг иностранного государства на основании решения одного из федеральных органов исполнительной власти, указанных в пункте 2 настоящей статьи, с приостановлением права плавания под Государственным флагом Российской Федерации.

(п. 1.1 введен Федеральным законом от 03.07.2016 N 282-ФЗ)

2. Решение о переводе судна, за исключением судна рыбопромыслового флота, под флаг иностранного государства принимается органом государственного надзора; решение о переводе судна рыбопромыслового флота – федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства с соблюдением требований, предусмотренных пунктом 1 настоящей статьи, и с учетом мнения общероссийского профессионального союза работников соответствующей отрасли деятельности.

(в ред. Федеральных законов от 14.06.2011 N 141-ФЗ, от 14.10.2014 N 307-ФЗ)

Судно может быть переведено под флаг иностранного государства на срок, не превышающий двух лет, с правом последующего продления его через каждые два года, но не свыше срока действия бербоут-чартера. Для целей смены флага срок действия бербоут-чартера не может быть менее чем один год.

Подтверждение прекращения действия решения о переводе судна под флаг иностранного государства принимается в том же порядке, что и само решение.

§3. ИДЕНТИФИКАЦИЯ СУДНА

Статья 20. Название судна

1. Судно, подлежащее государственной регистрации, должно иметь свое название.

(в ред. Федеральных законов от 20.12.2005 N 168-ФЗ, от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

Название судну присваивается его собственником в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти в области транспорта по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства и другими заинтересованными федеральными органами исполнительной власти.

2. Название судна может быть изменено при переходе права собственности на судно или при наличии других достаточных на то оснований.

Об изменении названия судна немедленно уведомляются залогодержатели зарегистрированных ипотек судна.

Статья 21. Позывной сигнал

1. Судну присваивается позывной сигнал. В зависимости от технической оснащенности судна ему присваиваются также идентификационный номер судовой станции спутниковой связи и номер избирательного вызова судовой станции.

2. Порядок присвоения судну позывного сигнала устанавливается федеральным органом исполнительной власти в области связи, порядок присвоения идентификационного номера судовой станции спутниковой связи и номера избирательного вызова судовой станции – уполномоченной организацией в области электрорадионавигации и спутниковой связи.

§4. КЛАССИФИКАЦИЯ И ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДОВ

(в ред. Федерального закона от 14.06.2011 N 141-ФЗ)

Статья 22. Суда, подлежащие классификации и освидетельствованию. Организации, уполномоченные на классификацию и освидетельствование судов

(в ред. Федерального закона от 14.06.2011 N 141-ФЗ)

1. Классификации и освидетельствованию подлежат суда, подлежащие государственной регистрации.

(п. 1 в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

2. Классификация и освидетельствование судов, зарегистрированных в Государственном судовом реестре или бербоут-чартерном реестре, осуществляются российскими организациями, полномочия которых определяются Правительством Российской Федерации в соответствии с международными договорами Российской Федерации (далее – российские организации, уполномоченные на классификацию и освидетельствование судов), на возмездной основе за счет заявителей по тарифам, определяемым в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Классификация и освидетельствование судов, зарегистрированных в Российском международном реестре судов, по выбору судовладельца осуществляются российскими организациями, уполномоченными на классификацию и освидетельствование судов, или иностранными классификационными обществами, наделенными Правительством Российской Федерации необходимыми полномочиями в соответствии с международными договорами Российской Федерации.

Классификация и освидетельствование спортивных парусных судов, а также маломерных судов, используемых в некоммерческих целях, осуществляются в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

(абзац введен Федеральным законом от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

3. Российские организации, уполномоченные на классификацию и освидетельствование судов, могут создаваться в форме федеральных автономных учреждений.

Статья 23. Освидетельствование судов

(в ред. Федерального закона от 14.06.2011 N 141-ФЗ)

1. Суда, за исключением маломерных судов, используемых в некоммерческих целях, освидетельствуются российскими организациями, уполномоченными на классификацию и освидетельствование судов, или иностранными классификационными обществами на соответствие требованиям международных договоров Российской Федерации.

(п. 1 в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

2. Соответствие судов требованиям, указанным в пункте 1 настоящей статьи, подтверждается документами, выданными российскими организациями, уполномоченными на классификацию и освидетельствование судов, или иностранными классификационными обществами.

Статья 24. Классификация судов

(в ред. Федерального закона от 14.06.2011 N 141-ФЗ)

1. Российские организации, уполномоченные на классификацию и освидетельствование судов, или иностранные классификационные общества в соответствии с их полномочиями присваивают класс судам, указанным в пункте 1 статьи 23 настоящего Кодекса.

(в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

2. Российские организации, уполномоченные на классификацию и освидетельствование судов, издают правила классификации и постройки судов, технического наблюдения за постройкой судов, правила технического наблюдения за изготовлением материалов и изделий для судов и выдают классификационные свидетельства, подтверждающие соответствие судов этим правилам.

Российские организации, уполномоченные на классификацию и освидетельствование судов, при невыполнении этих правил не выдают классификационные свидетельства, приостанавливают или прекращают действие ранее выданных ими классификационных свидетельств.

Статья 25. Судовые документы

(в ред. Федерального закона от 14.06.2011 N 141-ФЗ)

1. Подлежащие государственной регистрации суда, за исключением судов, указанных в пункте 1 статьи 27 настоящего Кодекса, должны иметь следующие судовые документы:

(в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

1) свидетельство (временное свидетельство) о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации;

(в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

2) свидетельство о праве собственности на судно;

3) пассажирское свидетельство (для пассажирского судна);

4) мерительное свидетельство;

5) свидетельство о грузовой марке;

6) свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью;

7) разрешение на судовую радиостанцию и радиожурнал (если судно имеет судовую радиостанцию);

8) судовая роль;

9) судовой журнал;

10) машинный журнал (для судов с механическим двигателем);

11) санитарный журнал;

12) судовое санитарное свидетельство о праве плавания;

13) иные судовые документы, предусмотренные международными договорами Российской Федерации, законами и иными правовыми актами Российской Федерации.

2. Судно, используемое для санитарного, карантинного и другого контроля, может не иметь свидетельство о грузовой марке и мерительное свидетельство. Вместимость такого судна может быть определена упрощенным способом с выдачей соответствующего удостоверения.

Абзац утратил силу. – Федеральный закон от 23.04.2012 N 36-ФЗ.

Статья 26. Утратила силу. – Федеральный закон от 14.06.2011 N 141-ФЗ.

Статья 27. Судовые документы для некоторых категорий судов

(в ред. Федерального закона от 14.06.2011 N 141-ФЗ)

1. Подлежащие государственной регистрации спортивные парусные суда, прогулочные суда и маломерные суда должны иметь следующие судовые документы:

(в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

1) судовой билет;

2) судовая роль.

2. Судовой билет, который должно иметь судно, указанное в пункте 1 настоящей статьи, удостоверяет право плавания под Государственным флагом Российской Федерации, принадлежность судна на праве собственности определенному субъекту, вместимость судна, годность судна к плаванию.

Статья 28. Утратила силу. – Федеральный закон от 14.06.2011 N 141-ФЗ.

Статья 29. Органы, выдающие судовые документы

(в ред. Федерального закона от 14.06.2011 N 141-ФЗ)

1. Свидетельство о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации, судовой билет и свидетельство о праве собственности на судно выдаются органом, осуществляющим государственную регистрацию судна.

(в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

2. Разрешение на судовую радиостанцию выдается уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти.

3. Судовое санитарное свидетельство о праве плавания выдается органами санитарно-эпидемиологического надзора на водном транспорте Российской Федерации.

4. За выдачу документов, указанных в пунктах 1, 2 и 3 настоящей статьи, уплачивается государственная пошлина в размерах и в порядке, которые установлены законодательством Российской Федерации о налогах и сборах.

Статья 30. Признание судовых документов судна, плавающего под флагом иностранного государства

Признание судовых документов судна, плавающего под флагом иностранного государства и посещающего морские порты Российской Федерации, осуществляется на основании международных договоров Российской Федерации.

Статья 31. Требования, предъявляемые к судовым документам

На судне должны находиться оригиналы судовых документов, за исключением свидетельства о праве собственности на судно и судового билета, копии которых должны быть заверены органом, выдавшим такие документы.

Статья 32. Правила ведения судовых документов. Хранение судового журнала

(в ред. Федерального закона от 14.06.2011 N 141-ФЗ)

1. Судовая роль и указанные в подпунктах 9 – 11 пункта 1 статьи 25 настоящего Кодекса журналы судов ведутся в соответствии с правилами, установленными федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

2. Судовой журнал хранится на судне в течение двух лет со дня внесения в него последней записи. По истечении указанного срока судовой журнал сдается на хранение в орган, в котором зарегистрировано судно. Данный орган обеспечивает хранение судового журнала не менее чем десять лет в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

3. Судовой журнал предоставляется для ознакомления и снятия с него копий лицам, имеющим право на получение соответствующей информации.

В случае продажи судна за пределы Российской Федерации судовой журнал предоставляется для ознакомления и снятия с него копий лицам, имеющим право на получение соответствующей информации за период, предшествующий продаже судна.

Глава III. РЕГИСТРАЦИЯ СУДОВ, ПРАВ НА НИХ И СДЕЛОК С НИМИ

(в ред. Федерального закона от 14.06.2011 N 141-ФЗ)

Статья 33. Реестры судов Российской Федерации

1. Судно подлежит государственной регистрации в одном из реестров судов Российской Федерации (далее – реестры судов):

- 1) Государственном судовом реестре;
- 2) реестре маломерных судов;
- 3) бербоут-чартерном реестре;
- 4) Российском международном реестре судов;
- 5) реестре строящихся судов.

(п. 1 в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

1.1. Не подлежат государственной регистрации шлюпки и иные плавучие средства, которые являются принадлежностями судна, суда массой до 200 килограмм включительно и мощностью двигателей (в случае установки) до 8 киловатт включительно, а также спортивные парусные суда, длина которых не должна превышать 9 метров, которые не имеют двигателей и на которых не оборудованы места для отдыха, беспалубные несамоходные суда, длина которых не должна превышать 12 метров.

(п. 1.1 введен Федеральным законом от 23.04.2012 N 36-ФЗ; в ред. Федерального закона от 03.07.2016 N 282-ФЗ)

2. Право собственности и иные вещные права на судно, ограничения (обременения) этих прав (ипотека, доверительное управление и другие), их возникновение, переход и прекращение, подлежат регистрации в Государственном судовом реестре или реестре маломерных судов.

(в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

Право собственности и иные вещные права на зарегистрированное в Российском международном реестре судов судно (за исключением этих прав на судно, зафрахтованное по бербоут-чартеру), ограничения (обременения) этих прав (ипотека, доверительное управление и другие), их возникновение, переход и прекращение, подлежат регистрации в Российском международном реестре судов.

Государственная регистрация в Российском международном реестре судов судна, в отношении права собственности и иных вещных прав на которое установлены ограничения (обременения), и исключение из указанного реестра такого судна осуществляются с согласия в письменной форме лица, в пользу которого установлено соответствующее ограничение (обременение).

(в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

(п. 2 в ред. Федерального закона от 14.06.2011 N 141-ФЗ)

3. Регистрация в Государственном судовом реестре, Российском международном реестре судов или реестре маломерных судов права собственности и иных вещных прав на судно, ограничений (обременений) этих прав, их возникновения, перехода и прекращения, является единственным доказательством существования зарегистрированных прав, ограничений (обременений) этих прав и сделок, которые могут быть оспорены только в судебном порядке.

(в ред. Федеральных законов от 14.06.2011 N 141-ФЗ, от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

4. Реестры судов, предусмотренные пунктом 1 настоящей статьи, ведутся в соответствии с правилами, установленными настоящей главой.

Правила государственной регистрации судов, прав на них и сделок с ними в морских портах и централизованного учета зарегистрированных судов утверждаются федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

(в ред. Федеральных законов от 08.11.2007 N 261-ФЗ, от 14.06.2011 N 141-ФЗ, от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

5. В Государственном судовом реестре регистрируются суда, за исключением маломерных судов, используемых в некоммерческих целях.

Маломерные суда, используемые в некоммерческих целях, регистрируются в реестре маломерных судов.

(п. 5 в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

6. В бербоут-чартерном реестре регистрируются суда, которым в соответствии с пунктами 2 и 3 статьи 15 настоящего Кодекса временно предоставлено право плавания под Государственным флагом Российской Федерации.

7. В Российском международном реестре судов могут регистрироваться:

1) суда, используемые для международных перевозок грузов, пассажиров и их багажа, буксировки. Не подлежат государственной регистрации в Российском международном реестре судов суда, если они зарегистрированы в реестрах судов иностранных государств и их возраст на дату подачи заявления о государственной регистрации в Российском международном реестре судов превышает пятнадцать лет;

(в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

2) суда, используемые для перевозок и буксировки в каботаже, при условии, что возраст этих судов на дату подачи заявления о государственной регистрации не превышает пятнадцать лет;

(в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

3) суда, используемые для разведки и разработки минеральных и других неживых ресурсов морского дна и его недр, гидротехнических и подводно-технических работ, а также для обеспечения указанных работ и видов деятельности;

4) самоходные суда с главными двигателями мощностью не менее 55 киловатт, несамостоятельные суда вместимостью не менее чем 80, построенные российскими судостроительными организациями после 1 января 2010 года и используемые для целей, предусмотренных статьями 2 настоящего Кодекса;

5) суда, используемые для целей, предусмотренных статьями 2 настоящего Кодекса (за исключением судов рыбопромыслового флота), и принадлежащие на праве собственности гражданам Российской Федерации или российским юридическим лицам, при государственной регистрации таких судов в морских портах Российской Федерации, включенных в перечень морских портов, утвержденный Правительством Российской Федерации;

(пп. 5 введен Федеральным законом от 29.11.2014 N 378-ФЗ)

6) суда, которые используются для целей, предусмотренных статьями 2 настоящего Кодекса (за исключением судов рыбопромыслового флота), возраст которых на дату подачи заявления о государственной регистрации не превышает двадцать пять лет, которые зарегистрированы в реестрах судов иностранных государств и зафрахтованы по договорам фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартеру) юридическими лицами, зарегистрированными в свободных экономических зонах, созданных в соответствии с законодательством Российской Федерации, при государственной регистрации таких судов в морских портах Российской Федерации, включенных в перечень морских портов, утвержденный Правительством Российской Федерации;

(пп. 6 введен Федеральным законом от 29.11.2014 N 378-ФЗ)

7) суда, используемые на морской линии, и суда, используемые для буксировки в каботаже (при условии, что продолжительность рейса между заходами в морские порты составляет

не более двадцати четырех часов), принадлежащие на праве собственности гражданам Российской Федерации, юридическим лицам, зарегистрированным в соответствии с законодательством Российской Федерации, Российской Федерации, субъектам Российской Федерации или зафрахтованные ими по договорам фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартеру);

(пп. 7 введен Федеральным законом от 29.11.2014 N 378-ФЗ; в ред. Федерального закона от 03.07.2016 N 282-ФЗ)

8) суда, используемые для хранения и перевалки нефти, нефтепродуктов в морских портах Российской Федерации, при условии, что возраст этих судов на дату подачи заявления о государственной регистрации не превышает двадцать лет.

(пп. 8 введен Федеральным законом от 13.07.2015 N 213-ФЗ)

(п. 7 в ред. Федерального закона от 07.11.2011 N 305-ФЗ)

8. К использованию судов, перечисленных в пункте 7 настоящей статьи, для осуществления указанных в нем работ, услуг и видов деятельности относится также сдача этих судов в аренду.

(п. 8 введен Федеральным законом от 07.11.2011 N 305-ФЗ)

Статья 34. Суда, используемые только для правительственной некоммерческой службы

1. Государственная регистрация судов, находящихся в собственности Российской Федерации, собственности субъектов Российской Федерации или эксплуатируемых ими и используемых только для правительственной некоммерческой службы, за исключением военных кораблей, военно-вспомогательных судов и пограничных кораблей, осуществляется в Государственном судовом реестре или реестре маломерных судов в соответствии с правилами, установленными настоящей главой.

(в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

2. Суда, государственная регистрация которых осуществляется в ином порядке, чем в том, который предусмотрен пунктом 1 настоящей статьи, могут быть перерегистрированы в соответствии с правилами, установленными настоящей главой, в случае использования таких судов в коммерческих целях.

(в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

Статья 35. Органы, осуществляющие государственную регистрацию судов

(в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

1. Государственная регистрация судов в Государственном судовом реестре и бербоут-чартерном реестре осуществляется капитаном морского порта.

2. Государственная регистрация судов в реестре маломерных судов осуществляется органами, уполномоченными Правительством Российской Федерации.

3. Государственная регистрация судов в Российском международном реестре судов осуществляется капитанами морских портов, перечень которых утверждается Правительством Российской Федерации.

Статья 36. Государственная пошлина

(в ред. Федерального закона от 20.12.2005 N 168-ФЗ)

За государственную регистрацию судов в Государственном судовом реестре, Российском международном реестре судов, реестре маломерных судов или бербоут-чартерном реестре и за любые вносимые в них изменения, а также за ежегодное подтверждение регистрации судна в Российском международном реестре судов уплачивается государственная пошлина в размерах и в порядке, которые установлены законодательством Российской Федерации о налогах и сборах.

(в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

Статья 37. Условия государственной регистрации судов

(в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

1. Судно может быть зарегистрировано только в одном из реестров судов.

2. Судно, зарегистрированное в реестре судов иностранного государства, может быть зарегистрировано в Государственном судовом реестре, Российском международном реестре судов или реестре маломерных судов после исключения из реестра судов иностранного государства и представления свидетельства, удостоверяющего, что судно исключено из такого реестра.

(в ред. Федеральных законов от 20.12.2005 N 168-ФЗ, от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

Государственная регистрация судна, зарегистрированного в Государственном судовом реестре, Российском международном реестре судов или реестре маломерных судов, в реестре судов иностранного государства не признается, если судно не исключено в установленном порядке из Государственного судового реестра, Российского международного реестра судов или реестра маломерных судов.

(в ред. Федеральных законов от 20.12.2005 N 168-ФЗ, от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

В случае, если по истечении тридцати календарных дней не получен ответ от национальной морской администрации государства предыдущей регистрации на обращение собственника судна, он вправе обратиться в орган государственной регистрации судна с заявлением о государственной регистрации такого судна в одном из реестров судов. В этом случае к заявлению о государственной регистрации такого судна прилагается документ, подтверждающий факт обращения собственника такого судна в национальную морскую администрацию государства предыдущей регистрации с просьбой об исключении такого судна из реестра судов иностранного государства. По результатам государственной регистрации такого судна орган государственной регистрации направляет уведомление о зарегистрированном судне в национальную морскую администрацию государства предыдущей регистрации.

(абзац введен Федеральным законом от 29.11.2014 N 378-ФЗ)

3. Судно может быть зарегистрировано в Российском международном реестре судов на определенный срок с правом последующего продления этого срока или без установления срока регистрации судна.

Государственная регистрация судна в Российском международном реестре судов подлежит ежегодному подтверждению. Порядок ежегодного подтверждения государственной регистрации судна в Российском международном реестре судов устанавливается правилами государственной регистрации судов, прав на них и сделок с ними в морских портах и централизованного учета зарегистрированных судов.

(в ред. Федеральных законов от 08.11.2007 N 261-ФЗ, от 14.06.2011 N 141-ФЗ, от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

Срок государственной регистрации в Российском международном реестре судов судна, предоставленного российскому фрахтователю по договору фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартеру), не может превышать срок действия указанного договора или срок, на который приостановлено право плавания данного судна под флагом иностранного государства. При этом учитывается наименее продолжительный из указанных сроков.

(в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

(п. 3 введен Федеральным законом от 20.12.2005 N 168-ФЗ)

Статья 38. Государственная регистрация судна, зафрахтованного по договору фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартеру)

(в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

(в ред. Федерального закона от 14.06.2011 N 141-ФЗ)

1. Государственная регистрация в бербоут-чартерном реестре или Российском международном реестре судов судна, зарегистрированного в реестре судов иностранного государства, осуществляется на основании заявления фрахтователя судна по бербоут-чартеру с приложением следующих необходимых для регистрации документов:

(в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

1) выписка из реестра судов иностранного государства, в котором судно зарегистрировано непосредственно до смены флага, с указанием собственника судна и залогодержателя зарегистрированной ипотеки судна или зарегистрированного обременения судна того же характера, если ипотека или обременение установлены;

2) согласие в письменной форме собственника судна и залогодержателя зарегистрированной ипотеки судна или зарегистрированного обременения судна того же характера на перевод судна под Государственный флаг Российской Федерации;

3) документ, выданный компетентными властями иностранного государства, в котором судно зарегистрировано непосредственно до смены флага, и подтверждающий, что право плавания под флагом такого государства приостановлено на срок предоставления судну права плавания под Государственным флагом Российской Федерации;

4) оригинал и копия бербоут-чартера;

5) мерительное свидетельство;

6) пассажирское свидетельство (для пассажирского судна);

7) сведения об идентификационном номере судна, присвоенном Международной морской организацией;

8) документ, подтверждающий, что фрахтователь судна по бербоут-чартеру отвечает требованиям, предъявляемым к собственнику судна в соответствии с пунктом 1 статьи 15 настоящего Кодекса.

2. При государственной регистрации судна в бербоут-чартерном реестре или Российском международном реестре судов выдается свидетельство о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации на срок, не превышающий срока действия бербоут-чартера.

(в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

Статья 39. Сведения, подлежащие внесению в Государственный судовой реестр или реестр маломерных судов

(в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

1. Государственная регистрация судов осуществляется в Государственном судовом реестре или реестре маломерных судов на имя собственника (собственников).

(в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

2. В Государственный судовой реестр или реестр маломерных судов вносятся следующие основные сведения:

(в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

порядковый регистрационный номер судна и дата его государственной регистрации;

(в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

название судна (настоящее и прежнее), порт (место) предыдущей государственной регистрации судна и дата аннулирования ее (если таковые имеются);

(в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

наименование порта (места) регистрации судна и присвоенный Международной морской организацией идентификационный номер судна;

позывной сигнал судна;

наименование судостроительной верфи, место и год постройки судна;

тип и назначение судна, район его плавания;

основные технические характеристики судна, в том числе вместимость (валовая и чистая), полная грузоподъемность и главные размерения судна;

имя, гражданство и адрес собственника (собственников);

доля каждого из сособственников в общей долевой собственности, если имеется несколько собственников;

основания возникновения права собственности на судно или часть судна (договор купли-продажи, договор на постройку судна и другие);

имя и адрес судовладельца, если он не является собственником судна;

имя и адрес доверительного управляющего при передаче судна в управление ему;

данные о зарегистрированной ипотеке судна, если она установлена в соответствии со статьями 376 и 377 настоящего Кодекса;

основание и дата исключения судна из Государственного реестра судов или реестра маломерных судов.

(в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

3. При временном переводе судна под флаг иностранного государства в Государственный судовой реестр или реестр маломерных судов вносятся также следующие основные сведения:

(в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

указание о федеральном органе исполнительной власти, принявшем решение о переводе судна под флаг иностранного государства, и дата принятия такого решения;

срок, на который допускается перевод судна под флаг иностранного государства;

название государства, под флагом которого судну разрешено плавать;

имя и адрес фрахтователя судна по бербоут-чартеру;

дата приостановления права плавания под Государственным флагом Российской Федерации.

Статья 40. Сведения, подлежащие внесению в бербоут-чартерный реестр и Российский международный реестр судов

(в ред. Федерального закона от 20.12.2005 N 168-ФЗ)

1. Государственная регистрация судов осуществляется в бербоут-чартерном реестре на имя фрахтователя судна по бербоут-чартеру.

(в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

2. В бербоут-чартерный реестр вносятся следующие основные сведения:

название судна;

имя и адрес собственника судна;

имя и адрес фрахтователя судна по бербоут-чартеру;

дата заключения бербоут-чартера и срок его действия;

дата окончания срока, на который судну предоставлено право плавания под Государственным флагом Российской Федерации;

сведения о реестре судов иностранного государства, в котором зарегистрировано судно непосредственно до смены флага, с указанием на то, что законодательство государства, в котором ведется такой реестр, применяется в отношении права собственности на судно, а также ипотеки судна или обременения судна того же характера, зарегистрированных в таком реестре.

По просьбе залогодержателя ипотеки судна или обременения судна того же характера в бербоут-чартерный реестр могут быть внесены имя залогодержателя и другие данные, касающиеся ипотеки судна или обременения судна того же характера, зарегистрированных в реестре судов иностранного государства до смены флага судна.

3. Государственная регистрация судна в Российском международном реестре судов осуществляется на имя собственника судна или на имя фрахтователя судна по бербоут-чартеру.

(п. 3 введен Федеральным законом от 20.12.2005 N 168-ФЗ, в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

4. При государственной регистрации судна на имя собственника судна в Российский международный реестр судов вносятся сведения, указанные в пунктах 2 и 3 статьи 39 настоящего Кодекса.

(в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

При государственной регистрации судна на имя фрахтователя судна по бербоут-чартеру в Российский международный реестр судов вносятся сведения, указанные в пункте 2 настоящей статьи.

(в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

(п. 4 введен Федеральным законом от 20.12.2005 N 168-ФЗ)

Статья 41. Обязанность информировать об изменении сведений, вносимых в реестры судов

О любом изменении сведений, подлежащих внесению в Государственный судовой реестр, Российский международный реестр судов, реестр маломерных судов или бербоут-чартерный реестр, собственник судна или фрахтователь судна по бербоут-чартеру обязан сообщить в орган, в котором зарегистрировано судно, в течение двух недель со дня, когда им стало известно о таком изменении.

(в ред. Федеральных законов от 20.12.2005 N 168-ФЗ, от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

Статья 42. Первоначальная государственная регистрация судна

(в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

(в ред. Федерального закона от 14.06.2011 N 141-ФЗ)

1. Первоначальная государственная регистрация построенного судна должна быть осуществлена в течение одного месяца со дня спуска его на воду, приобретенного за пределами Российской Федерации судна – до истечения действия временного свидетельства, удостоверяющего право плавания судна под Государственным флагом Российской Федерации и выданного в соответствии с пунктом 2 статьи 16 настоящего Кодекса.

(в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

2. Первоначальная государственная регистрация судна осуществляется органом государственной регистрации судна на срок не более чем три месяца с выдачей временного свидетельства о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации. Свидетельство о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации выдается органом государственной регистрации судна взамен временного свидетельства о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации не позднее чем в течение трех месяцев с момента первоначальной государственной регистрации судна при условии соответствия судна требованиям государственной регистрации.

(п. 2 введен Федеральным законом от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

Статья 43. Изменение порта (места) государственной регистрации судна

(в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

1. Порт (место) государственной регистрации судна изменяется по заявлению судовладельца. При изменении порта (места) государственной регистрации судна все сведения, содержащиеся в реестре судов, ведущемся в прежнем порту (месте) государственной регистрации судна, вносятся в реестр судов, ведущийся в новом порту (месте) государственной регистрации судна, на основании документов, переданных капитаном прежнего порта (места) государственной регистрации судна.

2. Государственная регистрация судна в реестре судов, ведущемся в новом порту (месте) государственной регистрации судна, удостоверяется вновь выданным свидетельством о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации или судовым билетом.

Статья 44. Повторная государственная регистрация судна
(в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

В случае, если в результате происшествия или по любой другой причине судно перестает соответствовать сведениям, ранее внесенным в реестр судов, судно исключается из реестра судов в порядке, установленном пунктом 4 статьи 33 настоящего Кодекса, и после освидетельствования судна может быть осуществлена его повторная государственная регистрация в порядке, установленном в соответствии с настоящим Кодексом.

Статья 45. Утрата судовых документов, подтверждающих государственную регистрацию судна

(в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

1. В случае утраты свидетельства о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации или судового билета дубликаты таких судовых документов выдаются органом, в котором зарегистрировано судно.

2. В случае, если судовые документы, указанные в пункте 1 настоящей статьи, утрачены во время нахождения судна за пределами Российской Федерации, консульским учреждением Российской Федерации на основании заявления капитана судна выдаются временное свидетельство о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации или временный судовой билет, которые по прибытии судна в порт Российской Федерации подлежат передаче в течение десяти дней в орган, в котором зарегистрировано судно, для получения дубликатов таких судовых документов.

Статья 46. Отказ в государственной регистрации судна, прав на него и сделок с ним
(в ред. Федеральных законов от 14.06.2011 N 141-ФЗ, от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

1. В государственной регистрации судна, прав на него и сделок с ним может быть отказано в случае, если:

(в ред. Федеральных законов от 14.06.2011 N 141-ФЗ, от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

с заявлением о государственной регистрации обратилось ненадлежащее лицо;

(в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

не соблюдены требования, предусмотренные абзацем первым пункта 2 статьи 37 настоящего Кодекса, об исключении судна из прежнего реестра судов;

документы, представленные на государственную регистрацию, не соответствуют требованиям, предусмотренным законодательством Российской Федерации;

(в ред. Федеральных законов от 14.06.2011 N 141-ФЗ, от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

лицо, выдавшее правоустанавливающий документ о судне, не уполномочено распоряжаться правами на судно;

правоустанавливающий документ о судне свидетельствует об отсутствии у заявителя прав на судно;

права на судно и сделки с судном, о государственной регистрации которых просит заявитель, не являются правами и сделками, подлежащими государственной регистрации в соответствии с настоящим Кодексом;

(в ред. Федеральных законов от 14.06.2011 N 141-ФЗ, от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

имеются противоречия между заявленными правами и уже зарегистрированными правами.

(абзац введен Федеральным законом от 14.06.2011 N 141-ФЗ)

2. Отказ в государственной регистрации судна, прав на него и сделок с ним может быть обжалован заинтересованным лицом в суд или арбитражный суд.

(п. 2 введен Федеральным законом от 14.06.2011 N 141-ФЗ, в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

Статья 47. Исключение судна из Государственного судового реестра, Российского международного реестра судов или реестра маломерных судов

(в ред. Федеральных законов от 20.12.2005 N 168-ФЗ, от 31.12.2014 N 536-ФЗ)

1. Из Государственного судового реестра, Российского международного реестра судов или реестра маломерных судов подлежит обязательному исключению судно:

(в ред. Федеральных законов от 20.12.2005 N 168-ФЗ, от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

погибшее или пропавшее без вести;

конструктивно погибшее;

утратившее качества судна в результате перестройки или любых других изменений;

переставшее соответствовать требованиям, предусмотренным пунктом 1 статьи 15 настоящего Кодекса (за исключением судна, зарегистрированного в Российском международном реестре судов на имя фрахтователя судна по бербоут-чартеру).

(в ред. Федерального закона от 20.12.2005 N 168-ФЗ)

2. Судно, зарегистрированное в Российском международном реестре судов, подлежит обязательному исключению из этого реестра также по следующим основаниям:

заявление судовладельца;

абзац утратил силу. – Федеральный закон от 07.11.2011 N 305-ФЗ;

истечение установленного пунктом 3 статьи 37 настоящего Кодекса срока государственной регистрации судна;

(в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

просрочка судовладельцем уплаты государственной пошлины за ежегодное подтверждение государственной регистрации судна в Российском международном реестре судов.

(в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

(п. 2 введен Федеральным законом от 20.12.2005 N 168-ФЗ)

Статья 48. Судно, пропавшее без вести

Судно считается пропавшим без вести, если от судна не поступило никакого известия в течение срока, превышающего в два раза срок, необходимый в нормальных условиях для перехода от места, откуда поступило последнее известие о судне, до порта назначения. Срок, необходимый для признания судна пропавшим без вести, не может быть менее чем один месяц и более чем три месяца со дня последнего известия о судне, в условиях военных действий не может быть менее чем шесть месяцев.

Статья 49. Судно, конструктивно погибшее

Поврежденное судно считается конструктивно погибшим, если:

судно не может быть восстановлено ни в том месте, в котором судно находится, ни в любом другом месте, в которое судно может быть доставлено;

ремонт судна экономически нецелесообразен.

Статья 50. Открытый характер реестров судов

Реестры судов являются открытыми для любых лиц, заинтересованных в получении содержащейся в них информации. Заинтересованные лица имеют право на получение надлежаще оформленной выписки из реестров судов за плату по тарифу, определяемому в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Статья 51. Ответственность за нарушение правил государственной регистрации судов
(в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

Лицо, уклоняющееся от обязательной государственной регистрации судна, зарегистрировавшее его в одном из реестров судов с нарушением установленного порядка или нарушившее обязанность информировать об изменении сведений, вносимых в реестры судов, несет административную ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

(в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

Глава IV. ЭКИПАЖ СУДНА. КАПИТАН СУДНА

§1. ЭКИПАЖ СУДНА

Статья 52. Состав экипажа судна

1. В состав экипажа судна входят капитан судна, другие лица командного состава судна и судовая команда.

2. К командному составу судна кроме капитана судна относятся помощники капитана судна, механики, электромеханики, радиоспециалисты и врачи. Федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства и другими федеральными органами исполнительной власти к командному составу судна могут быть отнесены также другие специалисты.

3. Судовая команда состоит из лиц, не относящихся к командному составу судна.

4. Экипаж маломерного судна может состоять из одного лица, являющегося судоводителем маломерного судна.

(п. 4 введен Федеральным законом от 03.07.2016 N 282-ФЗ)

Статья 53. Минимальный состав экипажа судна

(в ред. Федерального закона от 14.06.2011 N 141-ФЗ)

1. Каждое судно должно иметь на борту экипаж, члены которого имеют надлежащую квалификацию и состав которого достаточен по численности для:

- 1) обеспечения безопасности плавания судна, защиты морской среды;
- 2) выполнения требований к соблюдению рабочего времени на борту судна;
- 3) недопущения перегрузки членов экипажа судна работой.

2. Свидетельство о минимальном составе экипажа судна, обеспечивающего безопасность, выдается капитаном морского порта в соответствии с положением, утвержденным федеральным органом исполнительной власти в области транспорта по согласованию с соответствующими общероссийскими профессиональными союзами.

При осуществлении контроля в морских портах соответствие состава экипажа судна данным, содержащимся в свидетельстве о минимальном составе экипажа судна, обеспечивающего безопасность, является подтверждением того, что судно укомплектовано экипажем, обеспечивающим безопасность плавания судна.

Статья 54. Дипломирование членов экипажа судна

1. К занятию должностей членов экипажа судна допускаются лица, имеющие дипломы и квалификационные свидетельства, установленные положением о дипломировании членов экипажей судов, утвержденным уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти.

(п. 1 в ред. Федерального закона от 14.06.2011 N 141-ФЗ)

2. Дипломы и квалификационные свидетельства членам экипажей судов, указанных в пункте 1 настоящей статьи, выдаются капитанами морских портов при соответствии членов экипажей судов требованиям к стажу работы на судне, возрасту, состоянию здоровья, профес-

сиональной подготовке, установленным положениями, указанными в пункте 1 настоящей статьи, и по результатам проверки знаний квалификационными комиссиями.

(в ред. Федерального закона от 08.11.2007 N 261-ФЗ)

3. Дипломы капитанов судов, дипломы лиц командного состава судов, указанных в абзаце первом пункта 1 настоящей статьи, дипломы и квалификационные свидетельства членов экипажей судов, используемых для рыболовства, считаются действительными при наличии подтверждений капитанов морских портов, удостоверяющих выдачу таких дипломов и квалификационных свидетельств в соответствии с установленными требованиями.

(в ред. Федеральных законов от 08.11.2007 N 261-ФЗ, от 06.12.2007 N 333-ФЗ)

4. Дипломы и квалификационные свидетельства могут быть изъяты или аннулированы либо их действие может быть приостановлено органом государственного надзора в случаях прямой угрозы жизни людей, сохранности имущества на море или причинения ущерба морской среде вследствие некомпетентности, действий или бездействия членов экипажей судов при исполнении ими обязанностей в соответствии с их дипломами и квалификационными свидетельствами, а также в целях предотвращения обмана.

(в ред. Федеральных законов от 14.06.2011 N 141-ФЗ, от 14.10.2014 N 307-ФЗ)

5. Подтверждения, предусмотренные пунктом 3 настоящей статьи, теряют силу по истечении срока действия подтвержденных диплома, квалификационного свидетельства, их изъятии или аннулировании либо приостановлении их действия в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи.

Статья 55. Требования к состоянию здоровья лиц, допущенных к работе на судне

(в ред. Федерального закона от 13.07.2015 N 230-ФЗ)

1. Лица, допущенные к работе на судне, обязаны ежегодно проходить медицинский осмотр, включающий в себя химико-токсикологические исследования наличия в организме человека наркотических средств, психотропных веществ и их метаболитов.

2. Перечень заболеваний, препятствующих работе на судне, определяется Правительством Российской Федерации. Порядок проведения медицинского осмотра и форма медицинского заключения об отсутствии медицинских противопоказаний к работе на судне устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере здравоохранения, по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

Статья 55.1. Удостоверение личности моряка

(введена Федеральным законом от 30.03.2015 N 66-ФЗ)

1. Оформление, выдача и применение удостоверения личности моряка осуществляются в порядке, установленном Правительством Российской Федерации, с учетом требований, предусмотренных настоящей статьей.

2. Удостоверение личности моряка не оформляется и не выдается лицу, включенному в предусмотренный статьей 6 Федерального закона от 7 августа 2001 года N 115-ФЗ «О противодействии легализации (отмыванию) доходов, полученных преступным путем, и финансированию терроризма» перечень организаций и физических лиц, в отношении которых имеются сведения об их причастности к экстремистской деятельности или терроризму.

При включении лица, которому ранее выдано удостоверение личности моряка, в перечень организаций и физических лиц, в отношении которых имеются сведения об их причастности к экстремистской деятельности или терроризму, удостоверение личности моряка, принадлежащее указанному лицу, не применяется и подлежит изъятию.

Статья 56. Гражданство членов экипажа судна

1. В состав экипажа судна, плавающего под Государственным флагом Российской Федерации, кроме граждан Российской Федерации могут входить иностранные граждане и лица без гражданства, которые не могут занимать должности капитана судна, старшего помощника капитана судна, старшего механика и радиоспециалиста.

2. Условия, на которых иностранные граждане и лица без гражданства могут входить в состав экипажа судна, за исключением судна рыбопромыслового флота, определяются федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, в состав экипажа судна рыбопромыслового флота – федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства в соответствии с законодательством Российской Федерации о привлечении и об использовании в Российской Федерации труда иностранных граждан и лиц без гражданства.

Статья 57. Трудовые отношения на судне

1. Порядок приема на работу членов экипажа судна, их права и обязанности, условия труда и оплаты труда, а также порядок и основания их увольнения определяются законодательством Российской Федерации о труде, настоящим Кодексом, уставами службы на судах и уставами о дисциплине, генеральными и отраслевыми тарифными соглашениями, коллективными договорами и трудовыми договорами.

2. Никто из членов экипажа судна не может быть принят на работу на судно без согласия капитана судна.

3. Устав службы на судах, за исключением судов рыбопромыслового флота, утверждается федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, устав службы на судах рыбопромыслового флота – федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства, уставы о дисциплине – в порядке, установленном Трудовым кодексом Российской Федерации.

(в ред. Федерального закона от 14.06.2011 N 141-ФЗ)

4. К работе на судне не допускаются лица, не прошедшие медицинского осмотра, а также лица, подвергнутые административному наказанию за потребление наркотических средств или психотропных веществ без назначения врача либо новых потенциально опасных психоактивных веществ, до окончания срока, в течение которого лицо считается подвергнутым административному наказанию.

(п. 4 введен Федеральным законом от 13.07.2015 N 230-ФЗ)

5. Наряду с основаниями расторжения трудового договора по инициативе работодателя, установленными трудовым законодательством, трудовой договор с лицом, допущенным к работе на судне, может быть расторгнут в период, когда лицо считается подвергнутым наказанию за совершение административного правонарушения, связанного с потреблением наркотических средств или психотропных веществ без назначения врача либо новых потенциально опасных психоактивных веществ, а также если указанное лицо не прошло в установленном порядке медицинский осмотр.

(п. 5 введен Федеральным законом от 13.07.2015 N 230-ФЗ)

Статья 58. Репатриация членов экипажа судна

1. Члены экипажа судна имеют право на репатриацию в случае:

1) истечения за пределами Российской Федерации срока действия трудового договора, заключенного на определенный срок или на определенный рейс;

2) расторжения трудового договора по инициативе судовладельца или члена экипажа судна по истечении срока, указанного в уведомлении, сделанном в соответствии с трудовым договором;

3) кораблекрушения;

4) заболевания или травмы, требующих лечения вне судна;
5) невозможности выполнения судовладельцем своих обязанностей в отношении членов экипажа судна, предусмотренных законом или иными правовыми актами Российской Федерации либо трудовыми договорами, вследствие банкротства, продажи судна или изменения государства регистрации судна;

6) направления судна без согласия членов экипажа судна в зону военных действий или зону эпидемиологической опасности;

7) истечения определенного коллективным договором максимального срока работы члена экипажа судна на борту судна.

2. Репатриация по желанию члена экипажа судна осуществляется в государство, в котором он проживает, в порт, в котором он был принят на работу на судно или который указан в коллективном договоре, либо в любой другой пункт, указанный при найме члена экипажа судна.

3. Судовладелец обязан организовать надлежащую и быструю репатриацию. Репатриация осуществляется воздушным транспортом.

4. Расходы на репатриацию несет судовладелец.

Расходы на репатриацию включают в себя:

1) плату за:

проезд члена экипажа судна к месту репатриации, указанному в пункте 2 настоящей статьи;

питание и проживание члена экипажа судна с момента, когда член экипажа покидает судно, и до момента, когда член экипажа судна прибывает к месту репатриации;

лечение члена экипажа судна, если это необходимо, до тех пор, пока член экипажа судна по состоянию здоровья не будет годен для переезда к месту репатриации;

провоз 30 килограммов багажа члена экипажа судна до места репатриации;

2) заработную плату и пособия с момента, когда член экипажа покидает судно, и до момента, когда член экипажа судна прибывает к месту репатриации, если это предусмотрено коллективным договором.

5. В случае, если причины, вызвавшие репатриацию члена экипажа судна, возникли по вине члена экипажа судна при исполнении им трудовых обязанностей, судовладелец имеет право на возмещение расходов на репатриацию в соответствии с законодательством Российской Федерации о труде.

Статья 59. Имущество члена экипажа судна

В случае гибели имущества члена экипажа судна или повреждения такого имущества вследствие происшествия с судном судовладелец обязан возместить члену экипажа судна причиненный ущерб. Не подлежит возмещению ущерб, причиненный имуществу члена экипажа судна, виновного в происшествии с судном.

Статья 60. Обязанности судовладельца

1. Судовладелец обязан обеспечить членам экипажа судна:

безопасные условия труда;

охрану их здоровья;

наличие спасательных средств;

бесперебойное снабжение продовольствием и водой;

наличие надлежащих помещений (кают, столовых, санитарных узлов, медицинских пунктов и помещений для отдыха);

культурно-бытовое обслуживание.

2. Судовладелец обязан страховать:

заработную плату и другие причитающиеся членам экипажа судна суммы, в том числе расходы на репатриацию;

жизнь и здоровье членов экипажа судна при исполнении ими трудовых обязанностей.

§2. КАПИТАН СУДНА

Статья 61. Управление судном и другие обязанности капитана судна

На капитана судна возлагается управление судном, в том числе судовождение, принятие мер по обеспечению безопасности плавания судна, защите морской среды, поддержанию порядка на судне, предотвращению причинения вреда судну, находящимся на судне людям и грузу.

Статья 62. Обязанность оказать помощь любому лицу, терпящему бедствие на море

1. Капитан судна обязан, если он может это сделать без серьезной опасности для своего судна и находящихся на нем людей, оказать помощь любому лицу, терпящему бедствие на море.

2. За нарушение обязанности, указанной в пункте 1 настоящей статьи, капитан судна несет уголовную ответственность в соответствии с уголовным законодательством Российской Федерации.

Статья 63. Обязанность оказать помощь после столкновения судов

1. Капитан каждого из столкнувшихся судов обязан после их столкновения, если он может это сделать без серьезной опасности для своих пассажиров, членов экипажа судна и своего судна, оказать помощь другому судну, его пассажирам и членам его экипажа.

2. Капитаны судов обязаны, если это возможно, сообщить друг другу названия своих судов, порты их регистрации, а также порты отправления и назначения.

3. Судовладелец не несет ответственность за нарушение капитаном судна обязанностей, указанных в пунктах 1 и 2 настоящей статьи.

Статья 64. Обязанность капитана судна оказать неотложную медицинскую помощь

В случае, если лицо, находящееся на борту судна, нуждается в неотложной медицинской помощи, которая не может быть оказана во время нахождения судна в море, капитан судна обязан зайти в ближайший порт или принять меры по доставке такого лица в ближайший порт с извещением об этом судовладельца; при заходе судна в иностранный порт или доставке такого лица в иностранный порт с извещением также консульского учреждения Российской Федерации.

Статья 65. Обязанность капитана судна в случае военных действий или иных случаях военной опасности

В случае военных действий в районе расположения порта отправления или порта назначения судна либо в районе, через который судно должно пройти, а также в иных случаях военной опасности капитан судна обязан принять все меры по недопущению уничтожения, повреждения и захвата судна, находящихся на нем людей, документов, а также грузов и другого имущества.

Статья 66. Оставление судна его экипажем

В случае, если, по мнению капитана судна, судну грозит неминуемая гибель, капитан судна разрешает членам экипажа оставить судно после принятия всех мер по спасанию находящихся на судне пассажиров. Капитан судна оставляет судно последним после принятия зависящих от него мер по спасанию судового журнала, машинного журнала и радиожурнала, карт данного рейса, лент навигационных приборов, документов и ценностей.

Статья 67. Поддержание порядка на судне

1. Распоряжения капитана судна в пределах его полномочий подлежат исполнению всеми находящимися на судне лицами.

2. Капитан судна имеет право применять поощрения и налагать дисциплинарные взыскания на членов экипажа судна в случаях и в порядке, которые предусмотрены уставом о дисциплине.

Капитан судна имеет право в случае необходимости отстранить от исполнения служебных обязанностей любого члена экипажа судна. В таком случае соответственно применяются правила, установленные статьей 58 настоящего Кодекса.

3. Капитан судна вправе изолировать лицо, действия которого не содержат признаков преступления, предусмотренного уголовным законодательством Российской Федерации, но создают угрозу безопасности судна или находящихся на нем людей и имущества.

Статья 68. Взаимоотношения капитана судна, других членов экипажа судна и консульских учреждений Российской Федерации

Взаимоотношения капитана судна, других членов экипажа судна и консульских учреждений Российской Федерации определяются Консульским уставом Российской Федерации.

Статья 69. Возбуждение уголовного дела публичного обвинения и осуществление неотложных следственных действий капитаном судна

(в ред. Федерального закона от 14.06.2011 N 141-ФЗ)

1. На судне, находящемся в плавании, капитан судна возбуждает уголовное дело публичного обвинения и осуществляет неотложные следственные действия в соответствии с Уголовно-процессуальным кодексом Российской Федерации.

2. В случае возбуждения уголовного дела публичного обвинения порядок и особенности выполнения капитаном судна в связи с этим действий, не относящихся к процессуальным, определяются федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

Статья 69.1. Действия капитана судна в отношении лиц, совершивших преступления, направленные против безопасности морского судоходства

(введена Федеральным законом от 14.06.2011 N 141-ФЗ)

Капитан судна может передать компетентным органам иностранного государства, если это предусмотрено международным договором Российской Федерации, лицо, в отношении которого у капитана судна имеются разумные основания считать, что оно совершило преступление, направленное против безопасности морского судоходства, за исключением гражданина Российской Федерации, а также постоянно проживающего в Российской Федерации лица без гражданства. В этом случае капитан судна по возможности до входа судна в территориальное море иностранного государства обязан направить, если это практически осуществимо, в его компетентные органы уведомление о своем намерении передать им такое лицо и причинах его передачи, а также предоставить указанным органам имеющиеся доказательства.

Статья 70. Обязанности капитана судна в случаях оставления завещания, рождения на судне ребенка и смерти на судне

1. Капитан судна вправе удостоверить завещание лица, находящегося во время плавания на судне. Завещание, удостоверенное капитаном судна, приравнивается к нотариально удостоверенному.

2. Капитан судна обязан сделать запись в судовом журнале о каждом случае рождения ребенка на судне и о каждом случае смерти на судне.

3. Капитан судна обязан уведомить одного из близких родственников умершего или супруга умершего о его смерти и принять меры по сохранению и отправке тела умершего на родину. При отсутствии такой возможности капитан судна обязан предать тело умершего земле или кремировать его и отправить урну с прахом на родину.

В исключительном случае, если судно должно находиться длительное время в открытом море и тело умершего не может быть сохранено, капитан судна имеет право предать тело умершего морю согласно морским обычаям с составлением соответствующего акта.

4. Капитан судна обеспечивает составление описи и сохранность находящегося на судне имущества умершего до передачи такого имущества согласно описи капитану первого порта Российской Федерации, в который зайдет судно.

Статья 71. Капитан судна как представитель судовладельца и грузовладельца

Капитан судна в силу своего служебного положения признается представителем судовладельца и грузовладельца в отношении сделок, необходимых в связи с нуждами судна, груза или плавания, а также исков, касающихся вверенного капитану судна имущества, если на месте нет иных представителей судовладельца или грузовладельца.

Статья 72. Неотложная надобность в деньгах для продолжения плавания

1. Капитан судна в случае возникновения во время рейса неотложной надобности в деньгах для продолжения плавания, в частности для ремонта судна или содержания членов экипажа судна, вправе, если нет возможности или времени для получения распоряжения судовладельца, продать часть вверенного капитану судна имущества, не являющуюся необходимой для продолжения плавания.

Капитан судна обязан избрать тот способ приобретения средств для продолжения плавания, который наименее убыточен для судовладельца и грузовладельца.

2. Судовладелец возмещает стоимость проданного груза его владельцу, за исключением случаев, если вызванные продажей груза убытки подпадают под признаки общей аварии или продажа груза проведена только в интересах груза.

Статья 73. Возложение обязанностей капитана судна на старшего помощника капитана судна

В случае смерти, болезни или иной причины, препятствующих капитану судна выполнять свои служебные обязанности, обязанности капитана судна до получения распоряжения судовладельца возлагаются на старшего помощника капитана судна.

Глава V. ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПОРТОВЫЙ КОНТРОЛЬ

Статья 74. Капитан морского порта

1. Капитан морского порта осуществляет возложенные на него настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами, нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации административно-властные полномочия в морском порту.

(п. 1 в ред. Федерального закона от 23.07.2013 N 225-ФЗ)

2. Капитан морского порта действует в соответствии с положением о капитане морского порта, утвержденным федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

(п. 2 в ред. Федерального закона от 08.11.2007 N 261-ФЗ)

Статья 75. Утратила силу. – Федеральный закон от 23.07.2013 N 225-ФЗ.

Статья 76. Функции капитана морского порта

(в ред. Федерального закона от 08.11.2007 N 261-ФЗ)

На капитана морского порта возлагается осуществление следующих функций:

(в ред. Федеральных законов от 08.11.2007 N 261-ФЗ, от 23.07.2013 N 225-ФЗ)

контроль за соблюдением международных договоров Российской Федерации, относящихся к торговому мореплаванию, и законодательства Российской Федерации о торговом мореплавании;

государственная регистрация судов и выдача соответствующих судовых документов;

(в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

регистрация права собственности на суда и строящиеся суда, ипотеки судна или строящегося судна и иных прав на них, выдача соответствующих документов;

выдача дипломов, квалификационных свидетельств, подтверждений их выдачи и удостоверений личности моряка членам экипажей судов;

(в ред. Федерального закона от 30.12.2008 N 322-ФЗ)

проверка судовых документов, дипломов, квалификационных свидетельств и подтверждений выдачи дипломов и квалификационных свидетельств;

контроль за соблюдением требований, касающихся порядка захода судов в порт и выхода их из порта;

оформление прихода судов в морские порты и выхода их из морских портов;

(в ред. Федерального закона от 08.11.2007 N 261-ФЗ)

контроль за деятельностью лоцманской службы и системой управления движением судов;

контроль за ледокольной проводкой судов на подходах к порту и в пределах акватории порта;

выдача разрешений на подъем затонувшего в море имущества и проведение в порту строительных, гидротехнических и иных работ;

абзац утратил силу. – Федеральный закон от 14.06.2011 N 141-ФЗ;

обеспечение транспортной безопасности акватории морского порта, в том числе принятие мер по предотвращению, прекращению незаконных нахождения и передвижения морских и иных судов в акватории морского порта;

(абзац введен Федеральным законом от 03.02.2014 N 15-ФЗ)

информирование уполномоченных в области транспортной безопасности федеральных органов исполнительной власти об угрозе совершения или о совершении актов незаконного вмешательства в морском порту.

(абзац введен Федеральным законом от 03.02.2014 N 15-ФЗ)

Статья 77. Утратила силу. – Федеральный закон от 08.11.2007 N 261-ФЗ.

Статья 78. Распоряжения капитана морского порта

Распоряжения капитана морского порта по относящимся к его полномочиям вопросам обеспечения безопасности мореплавания и порядка в морском порту обязательны для всех находящихся в порту судов, организаций и граждан.

Статья 79. Государственный портовый контроль за судами

(в ред. Федерального закона от 14.06.2011 N 141-ФЗ)

1. Государственный портовый контроль за судами, находящимися в морском порту, за судами, выходящими в море, и ведение централизованного учета такого контроля осуществляются капитаном морского порта в целях проверки наличия судовых документов, соответствия основных характеристик судов судовым документам и выполнения требований, касающихся безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов, в том числе документов, удостоверяющих наличие предусмотренного международными договорами Российской Федерации, законодательством Российской Федерации страхования или иного

финансового обеспечения гражданской ответственности за ущерб от загрязнения либо другой причиненный судном ущерб.

(в ред. Федерального закона от 28.07.2012 N 132-ФЗ)

2. В случае отсутствия судовых документов или наличия достаточных оснований полагать, что судно не удовлетворяет требованиям безопасности мореплавания, капитан морского порта подвергает судно осмотру.

3. В целях проверки устранения недостатков, выявленных в ходе осмотра судна, капитан морского порта проводит контрольный осмотр судна.

4. Порядок осуществления государственного портового контроля за судами, находящимися в морском порту, за судами, выходящими в море, и ведения централизованного учета такого контроля утверждается федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

5. Капитан морского порта в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, может запретить заход судна в морской порт или постановку судна на якорь на подходах к морскому порту в случае существенного несоответствия судна требованиям, касающимся безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов.

Статья 80. Разрешение на выход судов из морского порта

1. Каждое судно до выхода из морского порта обязано получить разрешение капитана морского порта на выход из морского порта.

Капитан морского порта имеет право отказать в выдаче разрешения на выход судна из морского порта в случае:

1) непригодности судна к плаванию, нарушения требований к загрузке, снабжению судна, комплектованию экипажа судна или наличия других недостатков судна, создающих угрозу безопасности его плавания, жизни или здоровью находящихся на судне людей либо угрозу причинения ущерба морской среде;

2) нарушения требований, предъявляемых к судовым документам;

3) предписания санитарно-карантинной и миграционной служб, таможенных, пограничных органов федеральной службы безопасности и других уполномоченных на то государственных органов;

(в ред. Федерального закона от 30.06.2003 N 86-ФЗ)

4) неуплаты установленных портовых сборов.

2. Расходы, связанные с осуществлением капитаном морского порта прав, предусмотренных настоящей статьей (на осмотр, освидетельствование и другое), несет судовладелец.

Статья 81. Задержание судна и груза капитаном морского порта

(в ред. Федерального закона от 23.07.2013 N 225-ФЗ)

1. Капитан морского порта по просьбе лица, имеющего требование, возникающее в связи с осуществлением спасательных операций, со столкновением судов, с повреждением портовых сооружений, водных бассейнов, судоходных путей и средств навигационной обстановки или в связи с иным причинением вреда, может задержать судно и груз впредь до предоставления судовладельцем и грузовладельцем достаточного обеспечения.

(в ред. Федерального закона от 23.07.2013 N 225-ФЗ)

Ответственность за убытки, причиненные необоснованным задержанием судна и груза, несет лицо, по требованию которого состоялось задержание.

2. Распоряжение капитана морского порта о задержании судна и груза по требованиям, перечисленным в пункте 1 настоящей статьи, действительно в течение 72 часов, за исключением дней, официально рассматриваемых как нерабочие. В случае, если в течение указан-

ного срока не вынесено постановление о наложении ареста на судно и груз судом, арбитражным судом или уполномоченным законом налагать арест третейским судом по морским делам, судно и груз подлежат немедленному освобождению.

(в ред. Федерального закона от 23.07.2013 N 225-ФЗ)

Статья 82. Строительство в зоне действия средств навигационной обстановки

(в ред. Федерального закона от 14.06.2011 N 141-ФЗ)

Строительство в зоне действия средств навигационной обстановки морских путей должно быть согласовано с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере морского транспорта, и федеральным органом исполнительной власти в области обороны, а в случаях, предусмотренных абзацем одиннадцатым статьи 76 настоящего Кодекса, с капитаном морского порта.

Статья 83. Привлечение судов к спасанию людей и судов

По требованию капитана морского порта находящиеся в порту суда обязаны участвовать в спасании людей и судов, терпящих бедствие в пределах акватории порта.

Статья 84. Ответственность за нарушение правил, касающихся безопасности мореплавания и порядка в порту

За нарушение правил, касающихся безопасности мореплавания и порядка в порту, капитан морского порта вправе налагать административные взыскания в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Глава VI. МОРСКИЕ ЛОЦМАНЫ

§1. ЛОЦМАНСКАЯ ПРОВОДКА СУДОВ

Статья 85. Сфера применения правил, установленных настоящей главой

Лоцманская проводка судов на подходах к морским портам, в пределах акватории морских портов, между морскими портами, а также в открытом море осуществляется в соответствии с правилами, установленными настоящей главой.

Статья 86. Цели лоцманской проводки судов

Лоцманская проводка судов осуществляется в целях: обеспечения безопасности плавания судов и предотвращения происшествий с судами; защиты морской среды.

Статья 87. Морские лоцманы

(в ред. Федерального закона от 03.06.2011 N 113-ФЗ)

1. Лоцманская проводка судов осуществляется морскими лоцманами, имеющими выданные капитанами морских портов лоцманские удостоверения о праве лоцманской проводки судов в определенных районах.

2. Морским лоцманом (далее – лоцман) является гражданин Российской Федерации, удовлетворяющий требованиям положения о морских лоцманах, утвержденного федеральным органом исполнительной власти в области транспорта по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области обороны и федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства.

3. Лоцман обязан ежегодно проходить медицинский осмотр, включающий в себя химико-токсикологические исследования наличия в организме человека наркотических средств, психотропных веществ и их метаболитов.

(п. 3 введен Федеральным законом от 13.07.2015 N 230-ФЗ)

4. Не вправе претендовать на приобретение правового статуса лоцмана лицо, не прошедшее медицинского осмотра, а также лицо, подвергнутое административному наказанию за потребление наркотических средств или психотропных веществ без назначения врача либо новых потенциально опасных психоактивных веществ, до окончания срока, в течение которого лицо считается подвергнутым административному наказанию.

(п. 4 введен Федеральным законом от 13.07.2015 N 230-ФЗ)

5. Наряду с основаниями расторжения трудового договора по инициативе работодателя, установленными трудовым законодательством, трудовой договор с лоцманом может быть расторгнут в период, когда лицо считается подвергнутым наказанию за совершение административного правонарушения, связанного с потреблением наркотических средств или психотропных веществ без назначения врача либо новых потенциально опасных психоактивных веществ, а также если указанное лицо не прошло в установленном порядке медицинский осмотр.

(п. 5 введен Федеральным законом от 13.07.2015 N 230-ФЗ)

Статья 88. Государственный надзор за деятельностью организаций, осуществляющих лоцманскую проводку судов

(в ред. Федерального закона от 14.06.2011 N 141-ФЗ)

1. Государственный надзор за деятельностью организаций, осуществляющих лоцманскую проводку судов, осуществляет орган государственного надзора.

(в ред. Федерального закона от 14.10.2014 N 307-ФЗ)

2. В порядке осуществления государственного надзора за деятельностью организаций, осуществляющих лоцманскую проводку судов, орган государственного надзора вправе принимать решение:

(в ред. Федерального закона от 14.10.2014 N 307-ФЗ)

об осуществлении обязательной лоцманской проводки судов лоцманами таких организаций в соответствующем районе и о ее объеме;

об обращении в арбитражный суд с заявлением о ликвидации таких организаций, неоднократно или грубо нарушающих требования к их оснащенности, численности и квалификации их работников, установленные федеральным органом исполнительной власти в области транспорта для определенных статей 86 настоящего Кодекса целей лоцманской проводки судов.

Статья 89. Установление районов обязательной и районов необязательной лоцманской проводки судов

(в ред. Федерального закона от 14.06.2011 N 141-ФЗ)

Федеральный орган исполнительной власти в области транспорта устанавливает районы обязательной и районы необязательной лоцманской проводки судов в обязательных постановлениях в морских портах.

Статья 90. Обязательная лоцманская проводка судов

1. В районах обязательной лоцманской проводки судов капитан судна не вправе осуществлять плавание без лоцмана, за исключением случаев, если судно относится к категории судов, освобождаемых от обязательной лоцманской проводки, или капитану судна предоставлено право осуществлять плавание без лоцмана в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

(в ред. Федерального закона от 23.04.2012 N 36-ФЗ)

Капитан судна, нарушивший установленное настоящим пунктом правило, несет административную ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

2. Категории судов, освобождаемых от обязательной лоцманской проводки, устанавливаются федеральным органом исполнительной власти в области транспорта в обязательных постановлениях в морских портах.

(п. 2 в ред. Федерального закона от 14.06.2011 N 141-ФЗ)

3. Порядок лоцманской проводки судов в морском порту устанавливается капитаном морского порта.

(п. 3 в ред. Федерального закона от 08.11.2007 N 261-ФЗ)

Статья 91. Необязательная лоцманская проводка судов

1. В районах, в которых лоцманская проводка судов является необязательной, капитан судна может взять на судно лоцмана, если в этом есть необходимость.

2. В районах, в которых лоцманская проводка судов является необязательной, федеральный орган исполнительной власти в области транспорта устанавливает категории судов, которые сами или перевозимые которыми грузы могут создавать угрозу причинения ущерба морской среде и лоцманская проводка которых обязательна. Категории таких судов устанавливаются в обязательных постановлениях в морских портах.

(п. 2 в ред. Федерального закона от 14.06.2011 N 141-ФЗ)

3. В районах, в которых лоцманская проводка судов является необязательной, капитан морского порта может устанавливать обязательную лоцманскую проводку судов, которые имеют серьезные повреждения корпусов, механизмов или оборудования, что может существенно влиять на безопасность мореплавания в морском порту. В этом случае капитан судна уведомляется о том, что его судно должно следовать под лоцманской проводкой.

(п. 3 введен Федеральным законом от 14.06.2011 N 141-ФЗ)

Статья 92. Выполнение лоцманом обязанностей публично-правового характера

Во время лоцманской проводки судна лоцман обязан немедленно сообщать капитану морского порта о:

любых переменах на фарватерах, которые могут создавать угрозу безопасности мореплавания;

любых происшествиях с судном, лоцманскую проводку которого он осуществляет, и с другими судами в обслуживаемом им районе;

невыполнении капитаном судна, лоцманскую проводку которого он осуществляет, правил плавания судов и правил предотвращения загрязнения с судов нефтью, вредными веществами, сточными водами или мусором.

§2. ВЗАИМООТНОШЕНИЯ ЛОЦМАНА И КАПИТАНА СУДНА

Статья 93. Лоцманское удостоверение

1. Прибывший на судно лоцман обязан предъявить капитану судна лоцманское удостоверение.

2. Капитан судна не вправе брать на судно в качестве лоцмана лицо, не имеющее лоцманского удостоверения.

Статья 94. Обеспечение безопасной посадки и безопасной высадки лоцмана

1. Капитан судна обязан обеспечить безопасную посадку и безопасную высадку лоцмана, а также безвозмездно предоставлять ему в период лоцманской проводки судна отдельное помещение, питание.

2. Правила, установленные пунктом 1 настоящей статьи, применяются и к стажеру, если в целях прохождения практики стажер сопровождает лоцмана.

Статья 95. Объявление капитаном судна данных о судне

1. Капитан судна объявляет лоцману точные данные об осадке, о длине, ширине и вместимости судна, которые вносятся в лоцманскую квитанцию, подписываемую капитаном судна.

Лоцман вправе потребовать от капитана судна объявления иных данных о судне (маневренных характеристик и других), которые необходимы лоцману для осуществления лоцманской проводки судна.

2. За необъявление или неправильное объявление данных о судне, предусмотренных пунктом 1 настоящей статьи, капитан судна несет административную ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Статья 96. Взаимоотношения капитана судна и лоцмана

В целях безопасности плавания судна капитан судна следует разумным рекомендациям лоцмана и не вмешивается в его работу без достаточных на то оснований.

Статья 97. Распоряжения лоцмана рулевому

Капитан судна может поручить лоцману отдавать распоряжения относительно плавания и маневрирования судна непосредственно рулевому, что не освобождает капитана судна от ответственности за последствия, которые могут наступить в результате таких распоряжений.

Статья 98. Временное оставление мостика капитаном судна

В случае, если во время лоцманской проводки судна капитан судна вынужден временно оставить мостик, капитан судна должен уведомить об этом лоцмана и указать ему лицо, ответственное за управление судном в отсутствие капитана судна.

Статья 99. Приостановление лоцманской проводки судна лоцманом

В случае, если это необходимо в целях безопасности плавания судна, лоцман вправе приостановить лоцманскую проводку судна до наступления обстоятельств, позволяющих осуществить его безопасное плавание.

Статья 100. Оставление судна лоцманом

Лоцман не вправе без согласия капитана судна оставить судно раньше, чем поставит судно на якорь, ошвартует судно в безопасном месте, выведет судно в море или будет сменен другим лоцманом.

Статья 101. Возвращение лоцмана

1. Капитан судна не вправе увозить лоцмана за пределы обслуживаемого им района.

2. В случае, если лоцман увезен судном, лоцманскую проводку которого он осуществлял, за пределы обслуживаемого им района, капитан судна обязан обеспечить за счет судна возвращение лоцмана к месту его постоянного нахождения.

Организация, работником которой является лоцман, имеет право на возмещение убытков, причиненных ей задержкой лоцмана, если только задержка лоцмана не была вызвана действием непреодолимой силы.

Статья 102. Ответственность лоцмана и капитана судна

1. Присутствие на судне лоцмана не устраняет ответственность капитана судна за управление судном.

При наличии достаточных оснований для сомнений в правильности рекомендаций лоцмана капитан судна вправе в целях безопасного плавания судна отказаться от услуг данного лоцмана. В случае, если лоцманская проводка судна является обязательной, капитан судна должен потребовать заменить лоцмана.

2. Лоцман, виновный в ненадлежащей лоцманской проводке судна, может быть лишен лоцманского удостоверения.

§3. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НЕНАДЛЕЖАЩУЮ ЛОЦМАНСКУЮ ПРОВОДКУ СУДНА. ЛОЦМАНСКИЙ СБОР

Статья 103. Ответственность за ненадлежащую лоцманскую проводку судна

Организация, работником которой является лоцман, осуществлявший лоцманскую проводку судна, несет ответственность за убытки, причиненные судну в результате ненадлежащей лоцманской проводки судна по вине лоцмана.

Статья 104. Ограничение ответственности и утрата права на ограничение ответственности

1. Организация, работником которой является лоцман, осуществлявший лоцманскую проводку судна, может ограничить свою ответственность, предусмотренную статьей 103 настоящего Кодекса, суммой, равной десятикратному размеру лоцманского сбора, причитающегося за лоцманскую проводку судна.

2. Организация, работником которой является лоцман, осуществлявший лоцманскую проводку судна, утрачивает право на ограничение ответственности, предусмотренное пунктом 1 настоящей статьи, если доказано, что убытки, причиненные судну в результате ненадлежащей лоцманской проводки судна, явились результатом ее собственных действий или собственного бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности.

(в ред. Федерального закона от 14.06.2011 N 141-ФЗ)

Статья 105. Ответственность перед третьими лицами

Организация, работником которой является лоцман, осуществлявший лоцманскую проводку судна, не несет ответственность перед третьими лицами за убытки, причиненные в результате ненадлежащей лоцманской проводки судна.

Статья 106. Лоцманский сбор

С судов, пользующихся услугами лоцманов, взимается лоцманский сбор. Размер взимаемого лоцманского сбора, порядок его взимания и категории освобождаемых от уплаты лоцманского сбора судов определяются в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Глава VII. ЗАТОНУВШЕЕ ИМУЩЕСТВО

Статья 107. Сфера применения правил, установленных настоящей главой

1. Правила, установленные настоящей главой, применяются к подъему, удалению и уничтожению имущества, затонувшего в пределах внутренних морских вод или территориального моря Российской Федерации, а также к подъему, удалению и уничтожению имущества, затонувшего в акватории Северного морского пути.

(в ред. Федерального закона от 28.07.2012 N 132-ФЗ)

2. К затонувшему имуществу относятся потерпевшие крушение суда, их обломки, оборудование, грузы и другие предметы независимо от того, находятся они на плаву или под водой, опустились на дно либо выброшены на мелководье или берег.

3. Правила, установленные настоящей главой, не применяются к:

подъему, удалению и уничтожению затонувшего военного имущества;

подъему затонувшего морского имущества культурного характера, имеющего доисторическое, археологическое или историческое значение, если такое имущество находится на морском дне.

4. В случае, если подъем, удаление или уничтожение затонувшего имущества рассматривается как спасательная операция в соответствии с правилами, установленными главой XX настоящего Кодекса, такие правила применяются к вознаграждению и специальной компенсации спасателей независимо от правил, установленных настоящей главой.

Статья 108. Подъем затонувшего имущества его собственником

1. Собственник затонувшего имущества, если он намерен поднять затонувшее имущество, должен известить об этом капитана ближайшего морского порта в течение одного года со дня, когда имущество затонуло.

(в ред. Федерального закона от 08.11.2007 N 261-ФЗ)

2. Капитан морского порта в течение трех месяцев со дня получения заявления собственника затонувшего имущества устанавливает для собственника порядок подъема, а также срок, достаточный для подъема затонувшего имущества, но не менее чем один год со дня получения собственником уведомления капитана морского порта о порядке и сроке подъема затонувшего имущества.

(в ред. Федерального закона от 08.11.2007 N 261-ФЗ)

Статья 109. Обязанность собственника поднять затонувшее имущество

1. В случаях, если затонувшее имущество создает угрозу безопасности мореплавания или причинения ущерба морской среде загрязнением либо препятствует осуществлению рыболовства, деятельности порта и проводимым в нем работам (гидротехническим и другим), собственник затонувшего имущества обязан по требованию капитана морского порта в установленный им срок поднять затонувшее имущество и при необходимости удалить или уничтожить его.

(в ред. Федеральных законов от 08.11.2007 N 261-ФЗ, от 06.12.2007 N 333-ФЗ)

2. В случае, если собственник затонувшего имущества известен, капитан морского порта уведомляет его о своем решении.

(в ред. Федерального закона от 08.11.2007 N 261-ФЗ)

В случае, если собственник затонувшего имущества не известен, капитан морского порта делает публикацию о сроках, установленных для подъема затонувшего имущества, в «Известиях мореплавателей». В случае, если при этом известен флаг затонувшего судна, капитан морского порта направляет также соответствующее уведомление в федеральный орган исполнительной власти в области отношений Российской Федерации с иностранными государствами.

(в ред. Федерального закона от 08.11.2007 N 261-ФЗ)

Статья 110. Права собственника на затонувшее имущество

В случаях, если собственник затонувшего имущества не сделает заявление согласно пункту 1 статьи 108 настоящего Кодекса или не поднимет имущество в срок, установленный в соответствии с пунктом 2 статьи 108 настоящего Кодекса, права собственника на затонувшее имущество определяются в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Статья 111. Подъем, удаление или уничтожение затонувшего имущества администрацией морских портов

(в ред. Федерального закона от 23.07.2013 N 225-ФЗ)

1. Администрация морских портов имеет право поднять затонувшее имущество и при необходимости удалить или уничтожить его в случаях, если:

(в ред. Федерального закона от 23.07.2013 N 225-ФЗ)

собственник затонувшего имущества обязан поднять затонувшее имущество и при необходимости удалить или уничтожить его в соответствии с пунктом 1 статьи 109 настоящего Кодекса, но собственник затонувшего имущества не установлен или он не поднял затонувшее имущество и при необходимости не удалил или не уничтожил его в установленный срок;

затонувшее имущество создает серьезную и непосредственную угрозу безопасности мореплавания или непосредственную угрозу причинения значительного ущерба морской среде загрязнением либо значительно препятствует осуществлению рыболовства, деятельности в порту и проводимым в нем работам (гидротехническим и другим);

(в ред. Федеральных законов от 08.11.2007 N 261-ФЗ, от 06.12.2007 N 333-ФЗ)

при наличии достаточных оснований собственнику затонувшего имущества не разрешено поднимать, удалять или уничтожать его своими средствами либо средствами избранной им судоподъемной организации.

2. Подъем, удаление или уничтожение затонувшего имущества в случаях, предусмотренных пунктом 1 настоящей статьи, осуществляется за счет собственника такого имущества.

Статья 112. Истребование поднятого затонувшего имущества его собственником

Затонувшее имущество, поднятое в соответствии с пунктом 1 статьи 111 настоящего Кодекса, может быть истребовано его собственником после возмещения им расходов на подъем затонувшего имущества и других понесенных в связи с этим расходов при условии, если с момента подъема затонувшего имущества прошел не более чем один год.

Статья 113. Право администрации морских портов на полное возмещение понесенных ею расходов

(в ред. Федерального закона от 23.07.2013 N 225-ФЗ)

В случае, если подъем, удаление или уничтожение затонувшего имущества осуществлялись в соответствии с пунктом 1 статьи 111 настоящего Кодекса, по истечении срока, предусмотренного статьей 112 настоящего Кодекса, администрация морских портов имеет право:

(в ред. Федерального закона от 23.07.2013 N 225-ФЗ)

продать поднятое затонувшее имущество или его часть в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, и получить за счет суммы, вырученной от его продажи, возмещение расходов на его подъем и других понесенных в связи с этим расходов;

получить от собственника затонувшего имущества возмещение расходов, не покрываемых суммой, вырученной от его продажи, и при уничтожении затонувшего имущества – возмещение расходов, понесенных в связи с уничтожением такого имущества.

Статья 114. Случайно поднятое затонувшее имущество

Затонувшее имущество, случайно поднятое во внутренних морских водах, в территориальном море Российской Федерации или открытом море при осуществлении операций, связанных с торговым мореплаванием, должно быть сдано в ближайший морской порт. В таком случае выплачивается вознаграждение в размере одной трети стоимости сданного имущества.

(в ред. Федерального закона от 08.11.2007 N 261-ФЗ)

Глава VII.1. ПЕРЕВОЗКИ НА МОРСКОЙ ЛИНИИ

(введена Федеральным законом от 03.07.2016 N 282-ФЗ)

Статья 114.1. Морская линия

(введена Федеральным законом от 03.07.2016 N 282-ФЗ)

1. Под морской линией понимается сообщение между морскими портами, при котором перевозки судами грузов и (или) пассажиров и их багажа осуществляются на регулярной основе по расписанию.

2. Морская линия подлежит регистрации.

3. Перевозчик принимает к перевозке на морской линии грузы и (или) пассажиров и их багаж на условиях перевозки на морской линии, предусмотренных статьями 114.4 настоящего Кодекса.

Статья 114.2. Регистрация морской линии, продление регистрации и снятие с регистрационного учета морской линии

(введена Федеральным законом от 03.07.2016 N 282-ФЗ)

1. Порядок регистрации морской линии, продления регистрации и снятия с регистрационного учета морской линии устанавливается положением о морских линиях, утверждаемым федеральным органом исполнительной власти в области транспорта (далее – положение о морских линиях).

2. Регистрация морской линии осуществляется на основании заявления перевозчика, эксплуатирующего суда, которые планируется использовать на морской линии, на праве собственности либо иных законных основаниях. Заявление подается перевозчиком или уполномоченным им лицом в федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере морского и речного транспорта (далее в настоящей статье – орган регистрации морских линий), в соответствии с настоящей статьей.

Регистрация морской линии осуществляется органом регистрации морских линий в срок, не превышающий десяти рабочих дней со дня получения от перевозчика или уполномоченного им лица заявления о регистрации морской линии, посредством внесения записи о регистрации в единый реестр морских линий. Порядок ведения единого реестра морских линий, в том числе состав включаемых в него сведений, определяется положением о морских линиях.

3. Сведения, содержащиеся в едином реестре морских линий, подлежат размещению органом регистрации морских линий на его официальном сайте в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» и должны быть доступны для ознакомления без взимания платы.

4. Заявление о регистрации морской линии должно содержать сведения:

1) о перевозчике (в отношении юридического лица – наименование, адрес в пределах его места нахождения, номер телефона и (если имеется) адрес электронной почты, в отношении индивидуального предпринимателя – фамилия, имя, отчество, номер телефона и (если имеется) адрес электронной почты);

2) о типах и количестве судов, планируемых для использования на морской линии;

3) перечень морских портов, обязательных и необязательных для захода судов на морской линии;

4) планируемое расписание морской линии;

5) срок, на который осуществляется регистрация морской линии, предлагаемое наименование морской линии.

5. К заявлению о регистрации морской линии прилагаются документы, перечень которых определяется положением о морских линиях.

6. Регистрация морской линии осуществляется на любой срок, но не менее шести месяцев или на срок, равный периоду навигации в одном из морских портов морской линии, если такой период составляет менее шести месяцев.

7. Отказ в регистрации морской линии допускается в случае:

1) представления заявления о регистрации морской линии с нарушением требований, предусмотренных пунктом 4 настоящей статьи;

2) представления заявления о регистрации морской линии лицом, не имеющим прав на использование указанных в этом заявлении судов;

3) недостоверности сведений, содержащихся в заявлении о регистрации морской линии или прилагаемых к нему документах.

8. Решение об отказе в регистрации морской линии должно содержать основания отказа с обязательной ссылкой на случаи, предусмотренные пунктом 7 настоящей статьи.

9. Решение об отказе в регистрации морской линии принимается органом регистрации морских линий в срок, предусмотренный для регистрации морской линии, и размещается в течение суток со дня принятия такого решения на его официальном сайте в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

10. Перевозчик, по заявлению которого зарегистрирована морская линия, со дня ее регистрации признается оператором морской линии.

11. Продление регистрации морской линии осуществляется на основании заявления оператора морской линии в порядке, установленном положением о морских линиях.

Статья 114.3. Снятие морской линии с регистрационного учета (введена Федеральным законом от 03.07.2016 N 282-ФЗ)

1. Снятие морской линии с регистрационного учета осуществляется на основании:

1) заявления оператора морской линии об окончании функционирования морской линии, представленного в орган регистрации морских линий не позднее срока, предусмотренного положением о морских линиях;

2) решения органа регистрации морских линий в случаях, предусмотренных пунктом 3 настоящей статьи.

2. Снятие морской линии с регистрационного учета осуществляется автоматически по окончании срока ее регистрации в случае непредставления в срок, предусмотренный положением о морских линиях, заявления о продлении регистрации морской линии.

3. Снятие морской линии с регистрационного учета на основании решения органа регистрации морских линий допускается при наличии у указанного органа подтвержденной в порядке, установленном положением о морских линиях, информации о том, что оператором морской линии:

1) не размещены на его официальном сайте в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» расписание морской линии и (или) информация о стоимости перевозок на морской линии с учетом положений пункта 6 статьи 114.4 настоящего Кодекса в порядке, установленном положением о морских линиях;

2) систематически (два раза и более в течение срока регистрации морской линии) не соблюдается расписание морской линии с учетом допустимого отклонения от расписания в соответствии с пунктом 4 статьи 114.4 настоящего Кодекса.

4. Не являются основанием для снятия морской линии с регистрационного учета нарушения, предусмотренные пунктом 3 настоящей статьи, произошедшие вследствие обстоятельств непреодолимой силы, которые оператор морской линии не мог предотвратить, в том числе явлений стихийного характера и военных действий.

5. Морская линия считается снятой с регистрационного учета со дня внесения соответствующей записи об этом в единый реестр морских линий.

Статья 114.4. Условия перевозки на морской линии (введена Федеральным законом от 03.07.2016 N 282-ФЗ)

1. Стоимость перевозки грузов, пассажиров и их багажа на морской линии определяется оператором морской линии.

2. Морская линия функционирует на основании расписания. Расписание морской линии устанавливается оператором морской линии на срок не менее чем ближайшие три месяца. Опе-

ратор морской линии вправе вносить изменения в расписание морской линии по истечении трех месяцев с начала функционирования морской линии.

3. В расписании морской линии указываются перечень морских портов, обязательных для захода судов на морской линии, планируемая последовательность захода судов в морские порты, планируемые даты захода судов, используемых на морской линии, в морской порт назначения.

4. Допустимое отклонение от расписания морской линии, в том числе связанное с заменой судна, используемого на морской линии, или с техническим состоянием такого судна, не должно превышать четверо суток.

5. Оператор морской линии имеет право на замену судна, используемого на морской линии, по своему усмотрению при условии соблюдения условий перевозки на морской линии, установленных настоящей статьей.

6. Расписание морской линии, информация о предельной стоимости перевозки пассажиров и их багажа между портами, обязательными для захода судов на морской линии, и предельной стоимости перевозки единицы груза, принимаемой оператором морской линии к перевозке между портами, обязательными для захода судов на морской линии, размещаются оператором морской линии на своем официальном сайте в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» и должны быть доступны для ознакомления без взимания платы.

Глава VIII. ДОГОВОР МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА

§1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 115. Определение и виды договора морской перевозки груза

1. По договору морской перевозки груза перевозчик обязуется доставить груз, который ему передал или передаст отправитель, в порт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (далее – получатель), отправитель или фрахтователь обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (фрахт).

2. Договор морской перевозки груза может быть заключен:

1) с условием предоставления для морской перевозки груза всего судна, части его или определенных судовых помещений (чартер);

2) без такого условия.

3. Перевозчиком является лицо, которое заключило договор морской перевозки груза с отправителем или фрахтователем или от имени которого заключен такой договор.

4. Фрахтователем является лицо, которое заключило договор морской перевозки груза, указанный в подпункте 1 пункта 2 настоящей статьи.

5. Отправителем является лицо, которое заключило договор морской перевозки груза, указанный в подпункте 2 пункта 2 настоящей статьи, а также любое лицо, которое сдало груз перевозчику от своего имени.

Статья 116. Применение правил, установленных настоящей главой

Правила, установленные настоящей главой, применяются, если соглашением сторон не установлено иное. В случаях, прямо указанных в настоящей главе, соглашение сторон, не соответствующее правилам, установленным настоящей главой, ничтожно.

Статья 117. Форма договора морской перевозки груза

1. Договор морской перевозки груза должен быть заключен в письменной форме.

2. Наличие и содержание договора морской перевозки груза могут подтверждаться чартером, коносаментом или другими письменными доказательствами.

Статья 118. Долгосрочный договор об организации морских перевозок грузов и его соотношение с договором морской перевозки груза

1. Перевозчик и грузовладелец при осуществлении систематических морских перевозок грузов могут заключать долгосрочные договоры об организации морских перевозок грузов.

При заключении долгосрочного договора об организации морских перевозок грузов перевозка конкретной партии груза осуществляется в соответствии с договором морской перевозки груза, заключенным на основе такого долгосрочного договора.

2. Условия перевозок грузов, согласованные в долгосрочном договоре об организации морских перевозок грузов, считаются включенными в договор морской перевозки груза, если стороны не достигли соглашения об ином.

В случае, если условия договора морской перевозки груза противоречат условиям долгосрочного договора об организации морских перевозок грузов, применяются условия договора морской перевозки груза.

Условия долгосрочного договора об организации морских перевозок грузов, не включенные в коносамент, не являются обязательными для третьего лица, если оно не является фрахтователем.

Статья 119. Соотношение чартера и коносамента

Отношения между перевозчиком и не являющимся стороной договора морской перевозки груза получателем определяются коносаментом. Условия чартера обязательны для получателя, если коносамент содержит ссылку на них.

Статья 120. Содержание чартера

Чартер должен содержать наименование сторон, название судна, указание на род и вид груза, размер фрахта, наименование места погрузки груза, а также наименование места назначения или направления судна. По соглашению сторон в чартер могут быть включены иные условия и оговорки. Чартер подписывается перевозчиком и фрахтователем или их представителями.

Статья 121. Уступка прав по чартеру

При перевозке груза по чартеру фрахтователь вправе с согласия перевозчика уступать свои права по договору морской перевозки груза третьим лицам. Фрахтователь, а также третье лицо, которому он уступил свои права, несет перед перевозчиком солидарную ответственность за неисполнение договора морской перевозки груза.

Статья 122. Применение правил, установленных настоящей главой, к перевозкам грузов в каботаже

Правила, установленные настоящей главой, применяются к перевозкам грузов в каботаже, за исключением правил, установленных статьями 167, 170 и пунктом 2 статьи 171 настоящего Кодекса.

Статья 123. Временное прекращение или ограничение приема грузов для перевозок

1. При явлениях стихийного характера, крушениях и авариях, вызвавших перерыв в движении, и объявлении карантина прием грузов может быть временно прекращен или ограничен распоряжением капитана морского порта с немедленным уведомлением федерального органа исполнительной власти в области транспорта, который устанавливает срок действия временного прекращения или ограничения приема грузов для перевозок.

(в ред. Федеральных законов от 14.06.2011 N 141-ФЗ, от 23.07.2013 N 225-ФЗ)

2. О временном прекращении или об ограничении приема грузов для перевозок капитан морского порта немедленно уведомляет отправителей грузов, при перевозках грузов в прямом смешанном или прямом водном сообщении и организации транспорта других видов.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.