

---

# 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.	56

# **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 отступить 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, ледокольных 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 обяывает 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 закреплен 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.<sup>1</sup> и дополненным Указом Президиума Верховного Совета СССР от 4 августа 1966 г.<sup>2</sup>. 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

---

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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, судно 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).

Иностранцы 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 механизмов 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 при- дать 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.

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 обслуживаемыми регулярными линиями.

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, утверждаемым 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.

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 мелководе (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 выбыло 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 (фрагтователь) 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. №429<sup>3</sup>. Так, ответственность парохозяйства 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. Такую 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

---

<sup>3</sup> 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 плотках 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 контрстальнойного 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<sup>4</sup>. 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.

---

<sup>4</sup> См. комментарий к разделу А Главы V Кодекса торгового мореплавания 1929 г.

К обстоятельствам, исключаящим 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.<sup>5</sup> 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 спасания на море 1910 г.<sup>6</sup> 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-

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

<sup>6</sup> 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). Первозчик 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 – чартеру 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 – чартеру, 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.

## **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.