



© Я ЕСТЬ Страна жизнь АРиЯ – USSR

Кодекс торгового мореплавания СССР (с изменениями и дополнениями на 2 декабря 1987 года)

Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.

Закон СССР от 13 декабря 1968 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.

**КОДЕКС  
ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ СОЮЗА ССР  
©Я ЕСТЬ Страна жизнь АРиЯ - USSR  
действует с 13.04.2021 года на основании  
<https://database.ipi.ch/database-client/register/detail/trademark/1206886893>  
Марка No. 769361 № приложения 05790/2021  
Процесс защиты 13.04.2031**

**Судовладелец – Владелец Татьяна Анатольевна Пестрякова,  
Паспорт СССР/USSR ГОСТ 1974 года серия IV-СБ № 602603 выдан  
129 отделением милиции города Москвы 21 февраля 1991 года,  
ул. Верхняя д. 79 а 143441 Московская область Красногорский район  
деревня Путилково RU-USSR**

Представитель E. Blum & Co. AG Поверенные по патентам и товарным знакам ВСП Вордерберг 11 8044 Цюрих Швейцария - Судовладелец (далее также - владелец судна) - юридическое или физическое лицо, эксплуатирующее судно от своего имени, независимо от того, является ли оно собственником судна или использует его на ином законном основании; перевозчик - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, взявшие на себя по договору перевозки обязанность доставить груз, пассажира или его багаж из пункта отправления в пункт назначения СССР/USSR/©Я ЕСТЬ Страна жизнь АРиЯ - USSR

(в редакции Указов Президиума Верховного Совета СССР:  
от 20 мая 1974 года N 6001-VIII (Ведомости Верховного Совета СССР 1974 г., N 22, ст.324);  
от 27 июля 1982 года N 7599-X (Ведомости Верховного Совета СССР 1982 г., N 31, ст.588);  
[от 2 декабря 1987 года N 8089-XI](#) (Ведомости Верховного Совета СССР 1987 г., N 49, ст.791))

**Не применяется с 1 мая 1999 года на  
территории СОЮЗА ССР  
[Кодекс Российской Федерации от 30  
апреля 1999 года N 81-ФЗ](#)**

на основании

## 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,**

Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.

Закон СССР от 13 декабря 1968 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.

## **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.

Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.

Закон СССР от 13 декабря 1968 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.

**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;

Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.

Закон СССР от 13 декабря 1968 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.

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.

Правила, содержащиеся в главе X "Договор фрахтования судна на время" (за исключением статей 181, 183, 184, 186), применяются также при фрахтовании судна без экипажа.

(В ред. - Указа Президиума Верховного Совета СССР от 20 мая 1974 года)

**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.**

## ГЛАВА II

### СУДНО

**Статья 19. Суда 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. Суда, 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.**

Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.

Закон СССР от 13 декабря 1968 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.

**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.

Изъятия из этого правила могут допускаться в порядке, установленном Советом Министров СССР.  
(В ред. - Указа Президиума Верховного Совета СССР от 20 мая 1974 года)

**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, находящиеся в ведении Министерства морского флота СССР и Министерства рыбного хозяйства СССР, а также находящиеся в собственности рыболовцевских колхозов, регистрируются в судовых книгах морских торговых и 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.

(В ред. Указа Президиума Верховного Совета СССР от 27 июля 1982 года)

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 регистрируются в судовых книгах спортивных организаций в порядке, установленном Комитетом по физической культуре и спорту при Совете Министров СССР.**

Суда, кроме подлежащих внесению в Государственный судовой реестр, судовые книги морских торговых и рыбных портов СССР и судовые книги спортивных организаций, а также суда, принадлежащие гражданам, регистрируются в порядке, устанавливаемом Советом Министров СССР.

(В ред. Указа Президиума Верховного Совета СССР от 27 июля 1982 г.)

**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.**

Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.

Закон СССР от 13 декабря 1968 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.

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 судовой 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 (кроме спортивных судов и судов, принадлежащих гражданам) 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, находящимися в ведении Министерства морского флота СССР и Министерства рыбного хозяйства СССР, - органами, на которые этот надзор возложен указанными Министерствами;

3) за спортивными судами - органами, на которые этот надзор возложен Комитетом по физической культуре и спорту при Совете Министров СССР;

4) за прочими судами, а также судами, принадлежащими гражданам, - в порядке, устанавливаемом Советом Министров СССР. (В ред. Указа Президиума ВС СССР от 27 июля 1982 г.)

**Статья 30. Судно должно иметь следующие судовые документы:**

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

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);

Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.

Закон СССР от 13 декабря 1968 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.

- 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 СССР 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,**



Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.

Закон СССР от 13 декабря 1968 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.

## **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, разрешение 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 подвергнуто 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.

## **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**

Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.

Закон СССР от 13 декабря 1968 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.

**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**

Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.

Закон СССР от 13 декабря 1968 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.

**имущество того же рода и качества, с учетом износа погибшего или поврежденного имущества. Не подлежит возмещению стоимости 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 находящихся 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 описание 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 описание 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.

Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.

Закон СССР от 13 декабря 1968 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.

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

1) оказать помощь любому обнаруженному в море лицу, которому угрожает гибель;

2) следовать со всей возможной скоростью на помощь погибающим, если ему сообщено, что они нуждаются в помощи, и если на такое действие с его стороны можно разумно рассчитывать.

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

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

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

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

Стоимость реквизированного продовольствия или груза возмещается судовладельцем.

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

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

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

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

Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.

Закон СССР от 13 декабря 1968 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.

**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.

#### ГЛАВА IV

### МОРСКОЙ ПОРТ

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

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

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

По своим имущественным обязательствам порт несет самостоятельную ответственность.

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

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

**Статья 62. Морской торговый порт в пределах отведенной ему территории и акватории осуществляет погрузку, разгрузку и обслуживание заходящих в порт советских и иностранных судов, транспортно-экспедиторские и складские операции с грузами, перевалку на морской транспорт грузов с других видов транспорта и обратно, обслуживание пассажиров морских судов, а также перевозки грузов, пассажиров и почты на судах порта.**

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

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

Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.

Закон СССР от 13 декабря 1968 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.

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 Министерством 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.

Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.

Закон СССР от 13 декабря 1968 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.

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 внутренний 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. 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, сооружений и устройств взимается в установленном порядке арендная плата.

(В ред. [Указа Президиума Верховного Совета СССР от 2.12.1987 г. N 8089-XI](#))

**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 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.**

Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.

Закон СССР от 13 декабря 1968 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.

**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 Министерством морского флота СССР.

## 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, лоцманиях и



Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.

Закон СССР от 13 декабря 1968 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.

## **"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.

*Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.*

*Закон СССР от 13 декабря 1968 г.*

*Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.*

**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.

## 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

Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.

Закон СССР от 13 декабря 1968 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.

## **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 мореплавателей". 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.

## **ГЛАВА VII**

### **ПЛАНИРОВАНИЕ И ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ**

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

Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.

Закон СССР от 13 декабря 1968 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.

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 парокходства 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 положением 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**

Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.

Закон СССР от 13 декабря 1968 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.

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 долгосрочную погрузку или разгрузку судна, производившую 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.

## ГЛАВА VIII

### ДОГОВОР МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА

Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.

Закон СССР от 13 декабря 1968 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.

**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 суда (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 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

Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.

Закон СССР от 13 декабря 1968 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.

указание, что коносамент выдан на предъявителя (коносамент на предъявителя); если в ордере коносамента не указано, что он составлен "приказу получателя", то он считается составленным "приказу отправителя";

7) наименование груза, имеющиеся на нем марки, число мест либо количество и (или) мера (вес, объем), а в необходимых случаях данные о внешнем виде, состоянии и особых свойствах груза;

8) фрахт и другие причитающиеся перевозчику платежи либо указание, что фрахт должен быть уплачен согласно условиям, изложенным в чартере или в другом документе, либо указание, что фрахт полностью уплачен;

9) время и место выдачи коносамента;

10) число составленных экземпляров коносамента;

11) подпись капитана или иного представителя перевозчика.

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

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

#### **Статья 126. Коносамент передается с соблюдением следующих правил:**

1) именной коносамент может передаваться по именным передаточным надписям или в иной форме с соблюдением правил, установленных для передачи долгового требования;

2) ордерный коносамент может передаваться по именным или бланковым передаточным надписям;

3) коносамент на предъявителя может передаваться посредством простого вручения.

**Статья 127. Отправитель имеет право потребовать обратной выдачи груза в месте отправления до отхода судна, выдачи груза в промежуточном порту или выдачи его не тому лицу, которое указано в коносамента, 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.

Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.

Закон СССР от 13 декабря 1968 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.

**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 перевозятся 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 (фрахователя), 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 фрахователю 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.



Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.

Закон СССР от 13 декабря 1968 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.

**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. Первозчик 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. Первозчик 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 сумму фрахта, если отказ отправителя последовал до истечения сталийного или контрсталийного времени, установленного для погрузки, либо до отправления судна в плавание, смотря по тому, какой из этих двух моментов наступит ранее;

Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.

Закон СССР от 13 декабря 1968 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.

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.

Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.

Закон СССР от 13 декабря 1968 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.

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 отправки 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.**

Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.

Закон СССР от 13 декабря 1968 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.

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

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

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

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

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

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

Соглашение, противоречащее настоящей статье, недействительно.

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

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

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

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

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

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

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

Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.

Закон СССР от 13 декабря 1968 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.

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:**

Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.

Закон СССР от 13 декабря 1968 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.

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.

## 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.

Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.

Закон СССР от 13 декабря 1968 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.

### **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:**

Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.

Закон СССР от 13 декабря 1968 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.

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.

## 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 статьей 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.

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

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

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

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

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

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



Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.

Закон СССР от 13 декабря 1968 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.

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

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

## ГЛАВА XI

### ДОГОВОР МОРСКОЙ БУКСИРОВКИ

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

Буксировка леса в плотках регулируется правилами главы VIII настоящего Кодекса.

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

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

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

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

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

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

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

## ГЛАВА XII

### ДОГОВОР МОРСКОГО СТРАХОВАНИЯ

**Статья 194.** По договору морского страхования страховая организация (страховщик) обязуется за обусловленную плату (страховую премию) при наступлении предусмотренных в договоре опасностей или

Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.

Закон СССР от 13 декабря 1968 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.

**случайностей, которым подвергается судно или груз (страхового случая), возместить страхователю или иному лицу, в пользу которого заключен договор, понесенный ущерб.**

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

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

Объект страхования должен быть указан в договоре морского страхования.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.

Закон СССР от 13 декабря 1968 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.

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

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

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

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

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

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

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

**Статья 209.** Страхователь обязан по каждой отправке груза, подпадающей под действие генерального полиса, сообщить страховщику все необходимые сведения немедленно по их получении, в частности наименование судна, на котором перевозится груз, путь следования груза и страховую сумму. Страхователь не освобождается от этой обязанности, даже если он получит сведения об отправке после доставки груза в место назначения в неповрежденном состоянии.

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

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

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

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

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

*Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.*

*Закон СССР от 13 декабря 1968 г.*

*Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.*

**предметов, опасных в отношении взрыва и самовозгорания.**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.

Закон СССР от 13 декабря 1968 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Соглашение сторон, противоречащее правилам настоящей статьи, недействительно.

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

Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.

Закон СССР от 13 декабря 1968 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.

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

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

Соглашение сторон, противоречащее правилам настоящей статьи, недействительно.

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

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

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

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

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

## ГЛАВА XIII

### ОБЩАЯ АВАРИЯ

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

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

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

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

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

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

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

Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.

Закон СССР от 13 декабря 1968 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.

- 3) убытки, причиненные судну или грузу намеренной посадкой судна на мель;
- 4) убытки от повреждения двигателей, других машин или котлов судна, находящегося на мели, причиненные стараниями снять судно с мели;
- 5) чрезвычайные расходы по перегрузке груза, топлива или предметов снабжения из судна в лихтеры, по найму лихтеров и по обратной погрузке на судно, произведенные в случае посадки судна на мель;
- 6) убытки от повреждения или гибели груза, топлива или предметов снабжения, причиненные перемещением их на судне, выгрузкой из судна, обратной погрузкой и укладкой, а также при хранении, в тех случаях, когда самые расходы по совершению этих операций признаются общей аварией;
- 7) расходы, произведенные в целях получения помощи, а также убытки, причиненные судну или грузу судами, которые оказывали помощь;
- 8) потеря фрахта, вызванная утратой груза, в тех случаях, когда утрата груза возмещается в порядке распределения общей аварии; при этом из фрахта исключаются расходы, которые были бы в целях его получения произведены перевозчиком, но вследствие пожертвования произведены не были.

**Статья 235. К общей аварии также относятся или приравниваются:**

- 1) расходы, вызванные вынужденным заходом судна в место убежища или возвращением в место погрузки вследствие несчастного случая или какого-либо другого чрезвычайного обстоятельства, вызвавшего необходимость такого захода или возвращения ради общей безопасности;
- 2) расходы, связанные с выходом судна с первоначальным грузом или частью его из места убежища либо из места погрузки, в которое судно вынуждено было возвратиться;
- 3) расходы по перемещению или выгрузке груза, топлива либо предметов снабжения в месте погрузки, захода или убежища, произведенные ради общей безопасности или для получения возможности исправить судовые повреждения, вызванные несчастным случаем или другими чрезвычайными обстоятельствами, если эти исправления были необходимы для безопасного продолжения рейса;
- 4) расходы по обратной погрузке и укладке груза, топлива и предметов снабжения, выгруженных или перемещенных при обстоятельствах, указанных в пункте 3 настоящей статьи, вместе со всеми расходами по хранению, включая страхование;
- 5) расходы по заработной плате и довольствию судового экипажа, на топливо и предметы снабжения, понесенные в связи с продлением рейса в результате захода судна в место убежища или возвращения его в место погрузки при обстоятельствах, указанных в пунктах 1 и 3 настоящей статьи;
- 6) расходы по заработной плате и довольствию судового экипажа, возникшие при задержке судна в интересах общей безопасности в каком-либо месте вследствие несчастного случая или другого чрезвычайного обстоятельства либо для ремонта повреждений, причиненных таким обстоятельством, если ремонт необходим для безопасного продолжения рейса. Расходы на топливо, предметы снабжения и портовые расходы, возникшие за время задержки, возмещаются в порядке распределения общей аварии, за исключением расходов, которые возникли из-за ремонта, не принимаемого на общую аварию;
- 7) предусмотренные в пунктах 1-6 настоящей статьи расходы, вызванные необходимостью перехода судна из места убежища в другое место ввиду невозможности произвести ремонт в месте убежища;
- 8) стоимость временного ремонта судна, произведенного ради общей безопасности в месте погрузки, захода или убежища, а также стоимость временного ремонта повреждений, принимаемых на общую аварию; однако стоимость временного исправления случайных повреждений, необходимых только для завершения рейса, возмещается лишь в пределах тех предотвращенных расходов, которые были бы отнесены к общей аварии, если бы это исправление не было произведено;

Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.

Закон СССР от 13 декабря 1968 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Статья 241.** Возмещаемый в порядке распределения общей аварии убыток от повреждений судна, его машин или принадлежностей определяется действительной стоимостью исправления повреждения или замены частей, но не может превышать обычной стоимости исправления повреждения или замены частей. В тех случаях, когда старые материалы или части заменены новыми, с этой стоимости делаются скидки "за



Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.

Закон СССР от 13 декабря 1968 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.

## **новое вместо старого" по правилам, установленным Регистром СССР.**

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

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

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

**Статья 242. Возмещаемый в порядке распределения общей аварии убыток от повреждения или гибели пожертвованного груза определяется в соответствии со стоимостью груза по цене, существующей в порту назначения груза на день окончания разгрузки судна. Если судно не дошло до порта назначения груза, возмещаемый убыток определяется в соответствии со стоимостью груза по цене, существующей в месте и на день прекращения рейса.**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.*

*Закон СССР от 13 декабря 1968 г.*

*Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.*

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

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

**Статья 249.** Заинтересованные лица могут оспорить диспашу в Московском городском суде в течение трехмесячного срока со дня получения диспашы по общей аварии в малом каботаже и шестимесячного срока по общей аварии в большом каботаже или заграничном сообщении, с обязательным извещением об этом диспашера путем направления ему копии искового заявления.

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

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

## ГЛАВА XIV

### ВОЗМЕЩЕНИЕ УБЫТКОВ ОТ СТОЛКНОВЕНИЯ СУДОВ

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

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

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

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

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

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

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

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

Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.

Закон СССР от 13 декабря 1968 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.

#### **другим судовладельцам.**

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

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

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

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

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

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

## **ГЛАВА XV**

### **ВОЗНАГРАЖДЕНИЕ ЗА СПАСЕНИЕ НА МОРЕ**

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

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

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

Если действие не дало полезного результата, вознаграждение не уплачивается.

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

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

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

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

Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.

Закон СССР от 13 декабря 1968 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.

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

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

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

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

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

Кроме того, принимается во внимание стоимость спасенного имущества.

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

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

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

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

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

## ГЛАВА XVI

Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.

Закон СССР от 13 декабря 1968 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.

## ПРЕДЕЛЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ СУДОВЛАДЕЛЬЦА

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

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

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

2) о вознаграждении за спасение;

3) об уплате возмещения в порядке распределения общей аварии;

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

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

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

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

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

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

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

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

**Статья 277.** Стоимость судна определяется:

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

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

Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.

Закон СССР от 13 декабря 1968 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.

состоянию судна в первом из этих портов;

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

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

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

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

## ГЛАВА XVII

### ПРИВИЛЕГИРОВАННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

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

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

2) во вторую очередь требования по портовым сборам;

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

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

5) в пятую очередь требования, возникшие из действий, совершенных капитаном в силу предоставленных ему законом прав (статьи 50, 55 и 58 настоящего Кодекса), с целью сохранения судна или продолжения рейса;

6) в шестую очередь требования о возмещении убытков от утраты или повреждения груза или багажа;

7) в седьмую очередь требования об уплате фрахта и других причитающихся по перевозке данного груза платежей.

Требования об оплате оказанных в порту услуг приравниваются соответственно к требованиям шестой или седьмой очереди в зависимости от того, из какого имущества они удовлетворяются.

**Статья 281. Требования, указанные в пунктах 1-6 статьи 280 настоящего Кодекса, подлежат преимущественному удовлетворению из:**

1) стоимости судна;

2) фрахта и платы за провоз пассажиров и их багажа, причитающихся за рейс, в течение которого возникло основание требования;

3) взносов по общей аварии, причитающихся судовладельцу по данному судну;

4) возмещения, причитающегося судовладельцу вследствие потери фрахта, а также за причиненные судну и еще не восстановленные повреждения;

Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.

Закон СССР от 13 декабря 1968 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.

5) вознаграждения, причитающегося судовладельцу за спасение, имевшее место до окончания рейса, за вычетом сумм, которые должны быть уплачены судовладельцем в соответствии со статьей 272 настоящего Кодекса.

**Статья 282. Требования, указанные в пунктах 2, 3, 5 и 7 статьи 280 настоящего Кодекса, подлежат преимущественному удовлетворению из:**

- 1) стоимости груза, не сданного получателю;
- 2) возмещения, причитающегося за поврежденный груз;
- 3) взносов по общей аварии, причитающихся грузовладельцу.

**Статья 283. Требования, указанные в статье 280 настоящего Кодекса, удовлетворяются в порядке очередности и в пределах каждой очереди пропорционально размеру требований. Однако требования, указанные в пунктах 3 и 5 статьи 280 настоящего Кодекса, удовлетворяются в пределах этих очередей в порядке, обратном времени их возникновения. Требования, возникшие в связи с одним и тем же случаем, считаются возникшими одновременно.**

**Статья 284. Требования, относящиеся к последнему рейсу, удовлетворяются предпочтительно перед такими же требованиями по предшествующим рейсам.**

Однако требования, указанные в пункте 1 статьи 280 настоящего Кодекса, относящиеся к нескольким рейсам, приравниваются к таким же требованиям по последнему рейсу.

**Статья 285. Право преимущественного удовлетворения прекращается по истечении одного года со дня возникновения требования, за исключением требований, указанных в пункте 5 статьи 280 настоящего Кодекса, право преимущественного удовлетворения которых прекращается по истечении шести месяцев со дня возникновения требования.**

## ГЛАВА XVIII

### МОРСКИЕ ПРОТЕСТЫ

**Статья 286. Если в период плавания или стоянки судна имело место происшествие, которое может явиться основанием для предъявления к судовладельцу имущественных требований, капитан в целях обеспечения доказательств для защиты прав и законных интересов судовладельца делает в установленном порядке заявление о морском протесте.**

Заявление о морском протесте должно содержать описание обстоятельств происшествия и мер, принятых капитаном для обеспечения сохранности вверенного ему имущества.

**Статья 287. Морской протест заявляется:**

в порту СССР - нотариусу или иному должностному лицу, на которое законодательством Союза ССР или союзной республики возложено совершение нотариальных действий;

в иностранном порту - консулу СССР или компетентным должностным лицам иностранного государства в порядке, установленном законодательством этого государства.

**Статья 288. В порту СССР заявление о морском протесте делается в течение двадцати четырех часов с момента прихода в порт. Если происшествие, вызывающее необходимость заявления морского протеста, произошло в порту, протест должен быть заявлен в течение двадцати четырех часов с момента происшествия.**

Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.

Закон СССР от 13 декабря 1968 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.

**Статья 289.** Если окажется невозможным заявить протест в установленный срок, причины этого должны быть указаны в заявлении о морском протесте.

При наличии оснований предполагать, что имевшее место происшествие причинило вред находящемуся на судне грузу, заявление о морском протесте должно быть сделано до открытия люков. Выгрузка груза до заявления морского протеста может быть начата лишь в случае крайней необходимости.

**Статья 290.** В подтверждение обстоятельств, изложенных в заявлении о морском протесте, капитан судна одновременно с заявлением либо в срок не свыше семи дней с момента захода в порт или с момента происшествия, если оно имело место в порту, обязан представить нотариусу или иному должностному лицу (статья 287 настоящего Кодекса) на обозрение судовой журнал и заверенную капитаном выписку из судового журнала.

**Статья 291.** Нотариус либо иное должностное лицо (статья 287 настоящего Кодекса) на основании заявления капитана, данных судового журнала, а также опроса самого капитана и по возможности не менее двух свидетелей из числа лиц командного состава судна и двух свидетелей из судовой команды составляет акт о морском протесте и заверяет его своей подписью и гербовой печатью.

**Статья 292.** Принятие заявлений о морском протесте от капитанов иностранных судов и составление в этих случаях актов о морском протесте может осуществляться соответствующими консульскими представителями иностранных государств в СССР на условиях взаимности.

## ГЛАВА XIX

### ПРЕТЕНЗИИ И ИСКИ

**Статья 293.** Обстоятельства, которые могут служить основанием для имущественной ответственности перевозчика, отправителей, получателей и пассажиров, удостоверяются коммерческими актами или актами общей формы. В иностранных портах эти обстоятельства удостоверяются в соответствии с правилами, существующими в данном порту.

Коммерческий акт составляется для удостоверения:

- 1) несоответствия между наименованием, весом или количеством мест груза или багажа в натуре и данными, указанными в перевозочном документе;
- 2) повреждения груза или багажа;
- 3) обнаружения груза или багажа без документов, а также документов без груза или багажа;
- 4) возвращения перевозчику похищенного груза или багажа.

Формы актов, порядок их составления и порядок удостоверения обстоятельств, не требующих составления актов, устанавливаются правилами, издаваемыми в соответствии со статьей 5 настоящего Кодекса.

**Статья 294.** До предъявления к перевозчику иска, вытекающего из перевозки, обязательно предъявление ему претензии.

Претензии предъявляются к организации, которая осуществляла перевозку, а если перевозка не была совершена, - к организации, которая в соответствии с планом или договором должна была осуществить перевозку.

Претензии, возникающие из перевозки багажа, могут быть предъявлены к перевозчику либо к порту отправления или назначения по усмотрению заявителя претензии.



Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.

Закон СССР от 13 декабря 1968 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.

**Статья 295. Претензии, возникающие из перевозки грузов в прямом смешанном и прямом водном сообщении, предъявляются:**

1) если конечным пунктом перевозки является порт (пристань), - к управлению пароходства, в ведении которого находится порт (пристань);

2) если конечным пунктом перевозки является железнодорожная или автомобильная станция либо аэропорт, - к соответствующей транспортной организации.

**Статья 296. Право на предъявление претензий и исков имеют:**

1) в случае неподачи судна или подачи его с опозданием отправитель груза;

2) в случае утраты груза - его получатель или отправитель при условии представления коносамента;

3) в случае недостачи или повреждения груза - получатель груза при условии представления коносамента, а также коммерческого акта или соответствующего документа, составленного по правилам, существующим в иностранном порту;

4) в случае просрочки в доставке или задержки выдачи груза получатель при условии представления коносамента;

5) в случае утраты багажа - предъявитель багажной квитанции, а в случае недостачи или повреждения багажа - предъявитель коммерческого акта;

6) в случае перебора провозных платежей - отправитель или получатель груза при условии представления коносамента.

При предъявлении претензий, вытекающих из перевозки грузов, которая осуществлялась по накладной, вместо коносамента представляется накладная, а при утрате груза - квитанция.

Отсутствие коммерческого акта не лишает права на предъявление претензии и иска, если будет доказано, что в составлении акта было отказано и этот отказ был обжалован.

**Статья 297. Передача другим организациям или лицам права на предъявление претензий и исков не допускается, за исключением случаев передачи такого права отправителем получателю груза или наоборот, а также получателем или отправителем - вышестоящей организации, транспортно-экспедиторской организации либо страховщику.**

Передача права на предъявление претензии и иска удостоверяется переуступочной надписью на коносаменте, накладной или квитанции.

**Статья 298. Претензия должна быть заявлена в письменной форме.**

К заявлению о претензии должны быть приложены подтверждающие ее документы. Перевозочные документы предъявляются в подлиннике.

К претензии об утрате, недостаче или повреждении груза, кроме документов, подтверждающих право на предъявление претензии (статья 296 настоящего Кодекса), должен быть приложен документ, удостоверяющий количество и стоимость отправленного груза.

**Статья 299. Не допускается предъявление претензий и исков государственными, кооперативными и общественными организациями друг к другу на сумму менее 10 рублей по каждому коносаменту.**

**Статья 300. Претензии к перевозчику, вытекающие из перевозки грузов, пассажиров и багажа в каботаже, могут предъявляться в течение шести месяцев, за исключением претензий об уплате штрафов или премий,**

Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.

Закон СССР от 13 декабря 1968 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.

### **которые могут предъявляться в течение сорока пяти дней.**

Указанные сроки исчисляются:

1) по претензиям о возмещении ущерба за утрату груза либо багажа - по истечении тридцати дней со дня, в который груз должен был быть выдан, а при перевозках в прямом смешанном или прямом водном сообщении - по истечении четырех месяцев со дня приема груза к перевозке;

2) по претензиям о возмещении ущерба за недостачу или повреждение груза либо багажа, о просрочке в доставке или задержке в выдаче груза и о возврате перебора провозных платежей - со дня выдачи груза или багажа;

3) по претензиям о недостачах массовых однородных грузов, перевозимых наливом, навалом или насыпью, в случаях, предусмотренных соглашением сторон, - со дня подписания ими акта ежегодной инвентаризации;

4) по претензиям об уплате штрафов за неподачу судна или подачу его с опозданием, а также премий за досрочную погрузку или разгрузку судна - по истечении месяца, следующего за тем, в котором началась или должна была начаться перевозка;

5) по претензиям о возврате штрафа, взысканного в безакцептном порядке за простой судна, - со дня получения заявителем претензии копии платежного требования (счета) пароходства о начислении штрафа;

6) во всех остальных случаях - со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления претензии.

### **Статья 301. Перевозчик обязан рассмотреть заявленную претензию, вытекающую из перевозки в каботаже, и уведомить заявителя об удовлетворении или отклонении ее в следующие сроки со дня получения претензии:**

1) в течение трех месяцев - по претензиям, возникающим из морских перевозок;

2) в течение шести месяцев - по претензиям, возникающим из перевозок в прямом смешанном и прямом водном сообщении;

3) в течение сорока пяти дней - по претензиям об уплате штрафов и премий.

**Статья 302. Если претензия, вытекающая из перевозки грузов или багажа в каботаже, отклонена или ответ не получен в установленный срок, заявителю предоставляется на предъявление иска два месяца со дня получения ответа или истечения срока, установленного для ответа.**

**Статья 303. Перевозчик может предъявить иск, вытекающий из перевозки груза или багажа в каботаже, в течение шести месяцев.**

Указанный срок исчисляется:

1) по взысканию недобора провозных платежей - со дня выдачи груза;

2) по взысканию штрафа за невыполнение плана перевозок - по истечении месяца, следующего за тем, в котором началась или должна была начаться перевозка;

3) во всех остальных случаях - со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления иска.

**Статья 304. К требованиям советских государственных, кооперативных и общественных организаций и граждан, вытекающим из перевозки грузов, пассажиров и багажа в заграничном сообщении, применяется срок исковой давности, установленный частью первой статьи 305 настоящего Кодекса. Однако по требованиям об уплате штрафов и премий, вытекающим из перевозки грузов, этот срок исчисляется со дня окончания месяца, следующего за тем, в котором началась или должна была начаться перевозка.**

Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.

Закон СССР от 13 декабря 1968 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.

Претензии к перевозчику по требованиям, указанным в части первой настоящей статьи, могут предъявляться в течение первых шести месяцев срока исковой давности. Перевозчик обязан рассмотреть заявленную претензию и уведомить заявителя об удовлетворении или отклонении ее в течение трех месяцев со дня получения претензии.

Со дня предъявления перевозчику претензии течение срока исковой давности приостанавливается до получения ответа на претензию или истечения срока, установленного для ответа.

**Статья 305. К требованиям, указанным в пунктах 1-5 настоящей статьи, применяется годичный срок исковой давности. Этот срок исчисляется:**

1) по требованиям, вытекающим из договора перевозки грузов в заграничном сообщении, - со дня выдачи груза, а если груз не был выдан, - со дня, в который он должен был быть выдан;

2) по требованиям, вытекающим из договора перевозки пассажиров и багажа в заграничном сообщении, - со дня, в который судно, осуществившее перевозку, пришло или должно было прийти в порт назначения;

3) по требованиям, вытекающим из договора фрахтования судна на время, - со дня окончания действия договора;

4) по требованиям, вытекающим из договора морской буксировки и из сделок, совершенных капитаном в силу предоставленных ему законом прав (статьи 50, 55 и 58 настоящего Кодекса), - со дня возникновения права на иск;

5) по обратным требованиям, предусмотренным статьей 257 настоящего Кодекса, - со дня уплаты соответствующей суммы.

К требованиям, вытекающим из договора морского страхования, применяется двухгодичный срок исковой давности, исчисляемый со дня возникновения права на иск.

**Статья 306. К требованиям, для которых сроки исковой давности настоящим Кодексом не предусмотрены, применяются общие сроки давности, установленные Основами гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик, если для этих требований международным договором, в котором участвует СССР, не установлены иные сроки.**

**Статья 307. К срокам исковой давности, предусмотренным настоящим Кодексом, применяются правила о перерыве, приостановлении течения исковой давности и восстановлении ее, установленные гражданским законодательством Союза ССР и союзных республик.**

Если исчисление суммы иска зависит от расчетов по общей аварии, течение давностного срока приостанавливается на время со дня вынесения диспашером постановления о наличии общей аварии и до дня получения диспаши заинтересованным лицом.

**Статья 308. Сроки давности, установленные для требований, предусмотренных настоящим Кодексом, удлиняются до трех лет в случаях, когда судно, к которому относятся эти требования, не могло быть в течение срока давности застигнуто в водах СССР.**

**Статья 309. При удовлетворении требований, вытекающих из предусмотренных настоящим Кодексом отношений, на выплачиваемую сумму начисляются 3 процента годовых. Проценты начисляются со дня предъявления письменного требования об уплате соответствующей суммы по день ее уплаты.**

Правила настоящей статьи не применяются к требованиям о штрафах и премиях, а также об убытках, возмещаемых в порядке распределения общей аварии.

## ПРЕЗИДИУМ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

### УКАЗ

Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.

Закон СССР от 13 декабря 1968 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.

## ОТ 17 СЕНТЯБРЯ 1968 ГОДА N 3095-VII

### ОБ УТВЕРЖДЕНИИ КОДЕКСА ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ СОЮЗА ССР

---

С 1 мая 1999 года на территории Российской Федерации не применяется на основании [Кодекса Российской Федерации от 30 апреля 1999 года N 81-ФЗ](#)

---

Президиум Верховного Совета СССР

постановляет:

1. Утвердить [Кодекс торгового мореплавания Союза ССР](#).
2. Признать утратившими силу законодательные акты СССР согласно [приложению](#).
3. Поручить Совету Министров СССР внести в решения Правительства СССР изменения в связи с утверждением Кодекса торгового мореплавания Союза ССР.
4. Настоящий Указ ввести в действие с 1 октября 1968 года.

**Приложение  
к Указу Президиума Верховного  
Совета СССР от 17 сентября 1968 г.  
"Об утверждении Кодекса  
торгового мореплавания  
Союза ССР N 3095-VII"**

#### ПЕРЕЧЕНЬ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫХ АКТОВ СССР, УТРАТИВШИХ СИЛУ В СВЯЗИ С УТВЕРЖДЕНИЕМ КОДЕКСА ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ СОЮЗА ССР

1. Статьи 1, 6 и 7 постановления ЦИК и СНК СССР от 14 июня 1929 г. "Об утверждении Кодекса торгового мореплавания Союза ССР" (СЗ СССР 1929 г. N 41, ст. 365).
2. Кодекс торгового мореплавания Союза ССР, утвержденный постановлением ЦИК и СНК СССР от 14 июня 1929 г. (СЗ СССР 1929 г. N 41, ст. 366), с изменениями и дополнениями (СЗ СССР 1930 г. N 58, ст. 615; 1931 г. N 8, ст. 87; 1933 г. N 53, ст. 310; 1934 г. N 24, ст. 184; 1935 г. N 1, ст. 6).
3. Пункт 53 постановления ЦИК СССР от 8 декабря 1929 г. "Об утверждении постановлений, принятых в период между сессиями Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР и подлежащих на основании ст. 18 Конституции Союза ССР утверждению 2-й сессией Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР 5-го созыва" (СЗ СССР 1929 г. N 75, ст. 723).
4. Постановление ЦИК и СНК СССР от 13 апреля 1930 г. "О национализации некоторых категорий частновладельческих судов" (СЗ СССР 1930 г. N 25, ст. 271).
5. Постановление ЦИК и СНК СССР от 17 октября 1933 г. "Об отмене регистрации договоров морской перевозки" (СЗ СССР 1933 г. N 64, ст. 385).
6. Пункт "В" статьи 4 постановления ЦИК и СНК СССР от 17 октября 1934 г. "О передаче лоцманской службы в ведение Народного комиссариата водного транспорта" (СЗ СССР 1934 г. N 53, ст. 410).

*Кодекс СССР от 13 декабря 1968 г.*

*Закон СССР от 13 декабря 1968 г.*

*Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 декабря 1968 г.*

---

7. [Раздел II Указа Президиума Верховного Совета СССР от 24 ноября 1967 г. "Об усилении материальной ответственности организаций воздушного и морского транспорта"](#) (Ведомости Верховного Совета СССР, 1967 г., N 48, ст. 635).

Электронный текст документа  
подготовлен ЗАО "Кодекс" и сверен по:  
Свод законов СССР, том 8