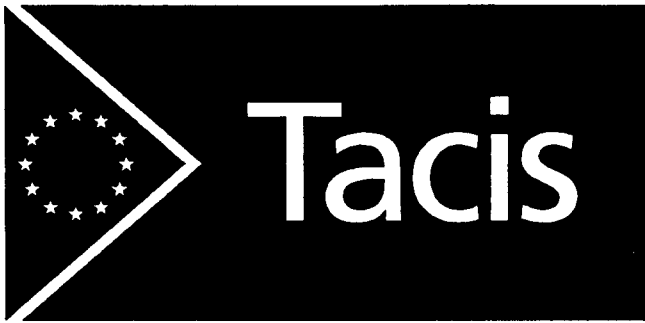




TRACECA Project
Legal & Regulatory Framework
Проект ТРАСЕКА
Правовая и Нормативная Структура
Completion Report
Заключительный Отчет
Appendix 2, Vol 2/2
Приложение 2, Том 2/2
February 1998
Февраль 1998



TRACECA Project
Legal & Regulatory Framework
Проект ТРАСЕКА
Правовая и Нормативная Структура
Completion Report
Заключительный Отчет
Appendix 2, Vol 2/2
Приложение 2, Том 2/2
February 1998
Февраль 1998

SECTION 1 - GENERAL PROVISIONS

Main Concepts used in the Code

Article 1

1. For the purpose of this Code and the provisions based thereupon the following definitions shall have the following meanings:

Ministry means the Ministry in charge of Transport.

Forwarding means freight forwarding services of any kind relating to the carriage, consolidation, storage, handling, packing or distribution of the Goods as well as ancillary and advisory services in connection therewith, including but not limited to customs and fiscal matters, declaring the Goods for official purposes, procuring insurance of the Goods and collecting or procuring payment or documents relating to the Goods.

Forwarder means the natural or legal person concluding a contract of Freight Forwarding services with a Customer.

Carrier means any natural or legal person who actually performs or undertakes to perform the carriage, or part thereof, whether he is identical with the Forwarder or Multimodal Transport Operator or not.

Customer means any person having rights or obligations under the contract of Freight Forwarding Services concluded with a Forwarder or as a result of his activity in connection with such services.

Goods means any property including live animals as well as containers, pallets or similar articles of transport or packaging not supplied by the Forwarder or MTO, irrespective of whether such property is to be or is carried on or under deck.

Multimodal transport contract means a single contract for the carriage of goods by at least two different modes of transport in respect of which a Multimodal Transport Document is issued.

Multimodal transport operator (MTO) means any person who concludes a multimodal transport contract and assumes responsibility for the performance thereof as a carrier.

Consignor means the natural or legal person who concludes the multimodal transport contract with the multimodal transport operator.

Consignee means the natural or legal person entitled to receive the goods from the multimodal transport operator.

Multimodal transport document (MT document) means a document evidencing a multimodal transport contract and which can be replaced by electronic data interchange

messages insofar as permitted by applicable law and be:

- (a) issued in a negotiable form or,
- (b) issued in a non-negotiable form indicating a named consignee.

Taken in charge means that the goods have been handed over to and accepted for carriage by the MTO.

Delivery means

- (a) the handing over of the goods to the consignee, or
- (b) the placing of the goods at the disposal of the consignee in accordance with the multimodal transport contract or with the law or usage of the particular trade applicable at the place of delivery, or
- (c) the handing over of the goods to an authority or other third party to whom, pursuant to the law or regulations applicable at the place of delivery, the goods must be handed over.

Special Drawing Right (SDR) means the unit of account defined by the International Monetary Fund.

Mandatory National Law means any statutory law of the Republic of XXX the provisions of which cannot be departed from by contractual stipulations to the detriment of the Customer.

In writing includes telegram, telex, telefax or any recording by electronic means.

Valuables means bullion, coins, money, negotiable instruments, precious stones, jewellery, antiques, pictures, works of art and similar items.

Dangerous Goods means goods which are officially classified as hazardous.

Good Repute means the guarantee the forwarder does not harm or endanger the society or the economy of the Republic of XXX by its activities.

Creditworthiness means having available sufficient resources to ensure the launching and proper administration of the Forwarder.

Professional competence means possession of skills in specified areas gained by means of special training courses and/or acquired in transport (or forwarding) practice.

Article 2: Scope of the Code and relationship to other legislation

1. This Code shall apply to forwarding and multimodal transport.
2. This Code shall apply to forwarding and multimodal transport which is carried out in the Republic of XXX and outside the Republic of XXX if carried out by an operator established in the Republic of XXX.
3. Any stipulation which would directly or indirectly derogate from the provisions of this Code shall be null and void.
4. The provisions of this Code shall only take effect to the extent that they are not contrary to the mandatory provisions of any applicable international convention to which the Republic of XXX is party.
5. It is not permitted to offer services as a Multimodal Transport Operator without being the holder of a valid licence to act as a Forwarder or Carrier.
6. Nothing in this Code shall exempt a Forwarder or Multimodal Transport Operator from the obligation to hold the appropriate Licence when acting as a Carrier, and to comply with all other applicable legislation.
7. The provisions of Sections 3 and 4 of this Code shall apply to all claims whether founded in contract or in tort.
8. Forwarders, Multimodal Transport Operators, Consignors and Consignees involved in forwarding are subject to the Law on Transport of the Republic of XXX, this Code, the Regulations for Transport of Goods, and Multilateral and Bilateral Agreements of the Republic of XXX.

Non-Discriminatory Principle**Article 3**

This Code will apply under equal conditions, without discrimination on grounds of nationality, place of establishment or ownership of a Forwarder or Multimodal Transport Operator.

SECTION 2 - STATE REGULATION OF FREIGHT FORWARDING SERVICES

Access to the Profession of Forwarder

Article 4

1. It is not permitted to engage in forwarding without a licence.

Article 5

1. An application for a licence for shall not be dealt with until after:
 - a. the particulars required in order to determine whether the requirements referred to in article 7 have been fully supplied and the papers required for this purpose have been submitted;
 - b. the fee referred to in article 42 has been paid.
2. If the applicant has not been notified of a decision within eight weeks of the date on which the application is first dealt with, the application shall be deemed to have been granted.

Article 6

1. An application for a licence shall be refused if the applicant has been the holder of a licence or a permit which has been withdrawn in the period of two years preceding the application on the grounds that the requirement for good repute as referred to in article 7 subarticle 1(c) is no longer satisfied, or withdrawal is being considered on the grounds of this article.
2. The provisions of subarticle 1 shall also apply if the applicant is or has been the managing director of a legal person and is also or has been in permanent and actual control of forwarding or multimodal transport operations, and the procedure for withdrawal or cancellation as referred to in subarticle 1 has been or is being applied in relation to the licence

Article 7

1. A licence for forwarding shall be issued if there is compliance with the requirements of:
 - a. registration of the Forwarder according to the laws of the Republic of XXX;
 - b. establishment of the Forwarder within the territory of the Republic of XXX;
 - c. good repute, by the person who is in permanent and actual control of the Forwarder or, if this control rests with two or more persons, by each of them;
 - d. creditworthiness, by the Forwarder or, if two or more natural persons together act as Forwarder, by them jointly;
 - e. professional competence by the person who is in permanent and actual control of the Forwarder.
2. Rules may be laid down by or pursuant to order in the Council of Ministers concerning the requirements referred to in subarticle 1.

Article 8

Licences must be issued on an equal basis and on equal conditions for all Forwarders regardless of nationality, citizenship, ownership, existing supply of services in the market or whatsoever.

Article 9

1. A licence shall be issued for a period of
2. A licence cannot be transferred to third parties.

Article 10

A licence shall lapse by law from the date:

- a. of death or legal incapacity of the licence holder;
- b. on which the legal person to which the licence has been issued is dissolved.

Article 11

1. A licence may be withdrawn:
 - a. at the request of the licence holder;
 - b. if a licence has been issued on the basis of incorrect particulars;
 - c. if the requirements referred to in article 7 subarticle 1 are no longer complied with.
2. Rules governing the circumstances in which the requirements referred to in article 7 subarticle 1 are no longer satisfied, shall be laid down by or pursuant to order in the Council of Ministers.

Article 12

1. If the requirements of good repute and professional competence are no longer satisfied as a result of death or legal incapacity, permission may be given in individual cases in response to an application to this effect for the operation of the Forwarder to be continued either temporarily or permanently.
2. A permit shall be issued in respect of the permission referred to in subarticle 1.
3. Rules shall be laid down by or pursuant to order in the Council of Ministers regarding the permission referred to in subarticle 1.

Collection of Data**Article 13**

1. The licence holder shall be obliged to supply the Ministry with particulars about services provided.

2. The Ministry may issue rules about the particulars to be supplied and the manner in which they are to be supplied.

Multimodal Transport Tariffs

Article 14

1. Tariffs for Freight Forwarding and Multimodal Transport Services are to be determined freely.
2. Transport organisations are entitled to recommend tariffs subject to applicable laws of the Republic of xxx concerning antimonopoly.

SECTION 3 - THE FORWARDER'S LIABILITY

Article 15: The Forwarder's liability (except as principal, eg. when acting as agent)

1. The Forwarder shall be liable if he fails to exercise due diligence and take reasonable measures in the performance of the Forwarding Services, in which case he, subject to Art.17, shall compensate the Customer for delay or loss of or damage to the Goods as well as for direct financial loss resulting from breach of his duty of care.
2. The Forwarder shall not be liable for acts and omissions by third parties, such as, but not limited to, Carriers, warehousemen, stevedores, port authorities and other freight forwarders, unless he has failed to exercise due diligence in selecting, instructing or supervising such third parties.

Article 16: The Forwarder's liability as principal

1. The Forwarder is subject to liability as principal not only when he actually performs the carriage himself by his own means of transport (performing Carrier), but also if, by issuing his own transport document or otherwise he has made an express or implied undertaking to assume Carrier liability (contracting Carrier).

However, the Forwarder shall not be deemed liable as Carrier if the Customer has received a transport document issued by a person other than the Forwarder and does not within a reasonable time maintain that the Freight Forwarder is nevertheless liable as Carrier.

2. With respect to services other than carriage of Goods such as, but not limited to, storage, handling, packing or distribution of the Goods, as well as ancillary services in connection therewith, the Forwarder shall be liable as principal:
 1. when such services have been performed by himself using his own facilities or employees or
 2. if he has made an express or implied undertaking to assume liability as principal.
3. The Forwarder as principal shall, subject to Art 17 be responsible for the acts and omissions of third parties he has engaged for the performance of the contract of carriage or other services in the same manner as if such acts and omissions were his own and his rights and duties shall be subject to the provisions of the law applicable to the mode of transport or service concerned, as well as the additional conditions expressly agreed or, failing express agreement, by the usual conditions for such mode of transport or services.

Article 17: Exclusions, assessment, and monetary limits of liability

1. The Forwarder shall in no event be liable for:
 - (i) Valuables or Dangerous Goods unless declared to the Forwarder at the time of the conclusion of the contract,
 - (ii) loss following from delay unless expressly agreed in writing,
 - (iii) indirect or consequential loss such as, but not limited to, loss of profit and loss of market.
2. The value of the Goods shall be determined according to the current commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price or, if there is no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of Goods of the same kind and quality.
3. Monetary limits of compensation
 - 3.1 The provisions of Art ... notwithstanding, the Forwarder shall not be or become liable for any loss of or damage to the Goods in an amount exceeding the equivalent of ... SDR per kilogram of gross weight of the Goods lost or damaged unless a larger amount is recovered from a person for whom the Forwarder is responsible. If the Goods have not been delivered within ninety consecutive days after the date when the Goods ought to have been delivered, the claimant may, in the absence of evidence to the contrary, treat the Goods as lost.
 - 3.2 If the Forwarder is liable in respect of loss following from delay, such liability shall be limited to an amount not exceeding the remuneration relating to the service giving rise to the delay.
 - 3.3 The provisions of Art 16 notwithstanding, the Freight Forwarder's liability for any other type of loss shall not exceed the total amount of SDR for each incident unless a larger amount is received from a person for whom the Freight Forwarder is responsible.

Article 18: Time Limits for Claims

1. Unless notice of loss of or damage to the Goods, specifying the general nature of such loss or damage, is given in writing to the Forwarder by the person entitled to receive the Goods when they are handed over to him, such handing over is prime facie evidence of the delivery of the Goods in good order and condition. Where such loss or damage is not apparent, the same prime facie effect shall apply if notice in writing is not given within 6 consecutive days after the day when the Goods were handed over to the person entitled to receive them.
2. With respect to all other loss or damage, any claim by the Customer against the Forwarder arising in respect of any service provided for the Customer or which the Forwarder has undertaken to provide shall be made in writing and notified to the Forwarder within 14 days of the date upon which the Customer became or should have become aware of any event or occurrence alleged to give rise to such claim. Any claim not made and notified as aforesaid shall be deemed to be waived and absolutely barred except where the Customer can show that

it was not reasonably possible for him to comply with this time limit and that he has made the claim as soon as it was reasonably possible for him to do so.

Article 19: Time bar

The Forwarder shall, unless otherwise expressly agreed, be discharged of all liability unless suit is brought within 9 months after the delivery of the Goods, or the date when the Goods should have been delivered, or the date when failure to deliver the Goods would give the consignee the right to treat the Goods as lost.

With respect to loss other than loss of or damage to the Goods the 9 months period shall be counted from the time when the failure of the Forwarder giving right to the claim occurred.

Article 20: Liability of servants and other persons

The provisions of Section 3 of this Code shall apply whenever any claim is made against a servant, agent or other person the Forwarder engaged for the performance of the service (including any independent contractor) whether such claims are founded in contract or in tort, and the aggregate liability of the Forwarder and such servants, agents or other persons shall not exceed the limit applicable to the service concerned as set out in Section 3.

SECTION 4 - LIABILITY OF MULTIMODAL TRANSPORT OPERATORS (DIRECT MIXED COMMUNICATION)

Article 21: Scope of Application of Section 4

1. Section 4 of this Code shall apply to every contract concluded for the performance and/or procurement of performance of Multimodal Transport of goods which is evidenced by a Multimodal Transport Document.
2. Section 4 of this Code shall apply even if the goods are carried by a single mode of transport contrary to the original intentions of the contracting parties that there should be a Multimodal Transport of the goods.

Article 22: Form and effect of the information contained in the multimodal transport document

1. The MT Document shall contain the following information
2. Rules may be laid down by or pursuant to order in the Council of Ministers concerning the form of the MT Documents.
3. The information in the MT document shall be prima facie evidence of the taking in charge by the MTO of the goods as described by such information unless a contrary indication, such as “shipper’s weight, load and count”, “shipper-packed container” or similar expressions, has been made in the printed text or superimposed on the document. Proof to the contrary shall not be admissible when the MT document has been transferred, or the equivalent electronic data interchange message has been transmitted to and acknowledged by the consignee who in good faith has relied and acted thereon.

Article 23: Responsibilities of the Multimodal Transport Operator

1. The responsibility of the MTO for the goods covers the period from the time the MTO has taken the goods in his charge to the time of their delivery.
2. The Multimodal Transport Operator shall be responsible for the acts and omissions of his servants or agents, when any such servant or agent is acting within the scope of his employment, or of any other person of whose services he makes use for the performance of the contract, as if such acts and omissions were his own.
3. The MTO undertakes to perform or to procure the performance of all acts necessary to ensure delivery of the goods:
 - (a) when the MT document has been issued in a negotiable form “to bearer”, to the person surrendering one original of the document, or
 - (b) when the MT document has been issued in a negotiable form “to order”, to the person surrendering one original of the document duly endorsed, or
 - (c) when the MT document has been issued in a negotiable form to a named person, to that

person upon proof of his identity and surrender of one original document; if such document has been transferred “to order” or in blank the provisions of (b) above apply, or

- (d) when the MT document has been issued in a non-negotiable form, to the person named as consignee in the document upon proof of his identity.

Article 24: Liability of the Multimodal Transport Operator

1. Subject to the defences set forth in Article 25 the MTO shall be liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay in delivery took place while the goods were in his charge unless the MTO proves that no fault or neglect of his own, his servants or agents or of any other person of whose services he makes use for the performance of the contract has caused or contributed to the loss, damage or delay in delivery. However, the MTO shall not be liable for loss following from delay in delivery unless the consignor has made a declaration of interest in timely delivery which has been accepted by the MTO.
2. Delay in delivery occurs when the goods have not been delivered within the time expressly agreed upon or, in the absence of such agreement, within the time which it would be reasonable to require of a diligent MTO, having regard to the circumstances of the case.
3. If the goods have not been delivered within ninety consecutive days following the date of delivery determined according to Art 24(2) the claimant may, in the absence of evidence to the contrary, treat the goods as lost.
- 4.1 Assessment of compensation for loss of or damage to the goods shall be made by reference to the value of such goods at the place and time they are delivered to the consignee or at the place and time when, in accordance with the multimodal transport contract, they should have been so delivered.
- 4.2 The value of the goods shall be determined according to the current commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price or, if there is no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.

Article 25: Limitation of liability of the Multimodal Transport Operator

1. Unless the nature and value of the goods have been declared by the consignor before the goods have been taken in charge by the MTO and inserted in the MT document, the MTO shall in no event be or become liable for any loss of or damage to the goods in an amount exceeding the equivalent of ... SDR per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged.
2. When the loss of or damage to the goods occurred during one particular stage of the multimodal transport, in respect of which an applicable international convention or mandatory national law would have applied if a separate contract of carriage had been made for that particular stage of transport, then the MTO's liability for such loss or damage shall be

determined by reference to the provisions of such convention or mandatory national law.

3. If the MTO is liable in respect of loss following from delay in delivery, or consequential loss or damage other than loss of or damage to the goods, the liability of the MTO shall be limited to an amount not exceeding the equivalent of the freight under the multimodal transport contract for the multimodal transport.
4. The aggregate liability of the MTO shall not exceed the limits of liability for total loss of the goods.

Article 26: Loss of the right of the Multimodal Transport Operator to limit liability

The MTO is not entitled to the benefit of the limitation of liability if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from a personal act or omission of the MTO done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

Article 27: Liability of the Consignor

1. The Consignor shall be deemed to have guaranteed to the MTO the accuracy, at the time the goods were taken in charge by the MTO, of all particulars relating to the general nature of the goods, their marks, number, weight, volume and quantity and, if applicable, to the dangerous character of the goods, as furnished by him or on his behalf for insertion in the MT document.
2. The Consignor shall indemnify the MTO against any loss resulting from inaccuracies in or inadequacies of the particulars referred to above.
3. The Consignor shall remain liable even if the MT document has been transferred by him.
4. The right of the MTO to such indemnity shall in no way limit his liability under the multimodal transport contract to any person other than the Consignor.

Article 28: Notice of loss or damage of the goods

1. Unless notice of loss of or damage to the goods, specifying the general nature of such loss or damage, is given in writing by the consignee to the MTO when the goods are handed over to the Consignee, such handing over is prime facie evidence of the delivery by the MTO of the goods as described in the MT document.
2. Where the loss or damage is not apparent, the same effect shall apply if notice in writing is not given within 6 consecutive days after the day when the goods were handed over to the Consignee.

Article 29: Time bar

The MTO shall, unless otherwise expressly agreed, be discharged of all liability unless suit is brought within 9 months after the delivery of the goods, or the date when the goods should have been delivered, or the date when in accordance with Article 24(3) failure to deliver the goods would give the consignee

the right to treat the goods as lost.

Article 30: Applicability of the rules to the Multimodal Transport Operator's servants, agents and other persons employed by him

The provisions of Section 4 of this Code shall apply whenever claims relating to the performance of the multimodal transport contract are made against any servant, agent or other person whose services the MTO has used in order to perform the multimodal transport contract, whether such claims are founded in contract or in tort, and the aggregate liability of the MTO and such servants, agents or other persons shall not exceed the limits set out in Art 25.

SECTION 5 - ENFORCEMENT PROVISIONS

Obligations of the Forwarder

Article 31

1. The heads or managing directors of the Forwarder shall be obliged to ensure that nothing is done in the enterprise to infringe the provision of article 4 or any of the other requirements laid down in this Code, insofar as infringement thereof constitutes a criminal or economic offence.
2. A similar obligation rests on the supervisory staff, insofar as they have been charged by the head or the managing director with ensuring the observance of these provisions.
3. The Forwarder shall be responsible for the acts and omissions of his agents and servants and of any persons whose services he makes use for the performance of the transport, when such agents, servants or other persons are acting within the scope of their employment, as if such acts or omissions were his own.
4. The head or the Managing Director and the supervisory staff shall be deemed to have complied with their obligations if they can show that they have given the requisite orders, taken the requisite measures and provided the requisite means and that the supervision that can reasonably be required has been exercised in order to ensure the observance of the provisions, the observance of which they were obliged to check.

Checking and Investigation

Article 32

1. The following are charged with checking observance of the provisions made by or pursuant to this Code:
 - a. Officials designated by or pursuant to the Code;
 - b. Customs officials;
 - c. Officials designated by the Ministry.

Article 33

1. For the purpose of discharging their duties the officials referred to in article 32 shall be empowered:
 - a. to demand that information which they reasonably believe to be necessary for the performance of their duties is supplied by any person who is involved in forwarding ;
 - b. to demand them to produce all papers which they reasonably believe they need to inspect for the performance of their duties.

Article 34

1. For the performance of their duties, the officials referred to in article 32 shall at all times have access to every place, excluding a dwelling without the consent of the occupant, which they reasonably believe they need to enter for the performance of their duties, if necessary with the assistance of the police.

Article 35

1. Any person who is involved in Forwarding shall be obliged to cooperate immediately and fully with the officials referred to in article 32 provide all information that is properly requested and immediately hand over on request all papers for inspection which the officials reasonably believe they need for the performance of their duties.
2. Notwithstanding the provision of subarticle 1, persons who are obliged to observe secrecy on account of their position, profession or office may refuse to supply information or hand over papers or parts thereof or inspection to the extent that their duty of secrecy allows.

Article 36

1. The officials charged with investigating infringements of this Code shall be empowered to prohibit Forwarding that involves a contravention of the provisions of article 4.

Designation as a Criminal and Economic Offence**Article 37**

1. Infringement of the provisions in article 4 shall constitute a criminal offence within the meaning of the Code and other regulations.
2. Infringements of each of the provision in article ... etc shall constitute an economic offence within the meaning of the Code and other regulations.

Appeal**Article 38**

A person whose interests are directly affected by a decision taken under this Code or the provisions based upon it, may appeal against it to the

SECTION 6 - ADMINISTRATIVE PROVISIONS

Tasks and Obligations of the Ministry

Article 39

1. The Ministry is the responsible State Administration for Transport and Freight Forwarding Services in the Republic of XXX to:
 - a. support the economic and social interests of the Republic of in the field of transport and forwarding;
 - b. design transport policies for optimal interaction of all types of transport based on scientific research;
 - c. draft laws and regulations for the functioning of transport and forwarding;
 - d. manage the state administration in the field of transport and forwarding.
2. The Ministry implements transport policies in byelaws pursuant to this Code and the Transport Law within the limits of its competence according to the Constitution, the Civil Code and other Codes of the Republic of XXX
3. The Ministry and other state authorities are not entitled to interfere in the economic activity of Forwarders and Multimodal transport operators without specific legal powers.

Article 40

1. Pursuant to this Code the Ministry has the following obligations in the field of transport and forwarding:
 - a. the issue and withdrawal of licences for Forwarders as referred to in Section 2;
 - b. the granting of permission to continue the operation of a Forwarder and the issue of permits as referred to in article 12 subarticles 1 and 2 respectively;
 - c. other activities with which it may be charged by or pursuant to order in Council of Ministers in respect of Transport or forwarding.
2. The Ministry can transfer the tasks mentioned in subarticle 1 to regional transport departments and independent bodies, representing the various interests in the Transport and forwarding sector.
3. The delegation mentioned in subarticle 2 will be designated by order in Ministerial regulation.
4. The Ministry remains responsible in case of a delegation of tasks designated by this Code.

Tasks and Obligations of Regional Transport Departments

Article 41

1. The execution of state administration for Transport and forwarding pursuant to this Code is carried out locally by regional transport departments of the Ministry.
2. The regional transport departments:
 - a. carry out tasks mentioned in article 40;
 - b. monitor transport and forwarding activities with a view to improvement of the efficiency of transport and forwarding, traffic safety and protection of the environment;
 - c. organise transport and forwarding in the event of an emergency.
3. Rules shall be laid down by or pursuant to order in Council of Ministers concerning tasks and obligations mentioned in subarticle 2.

Finance of the Administration

Article 42

1. To cover the costs connected with the activities of licensing the applicant shall be liable to pay a fee for:
 - a. the processing of an application for the issue of a licence as referred to in article 7;
 - b. the processing of an application for the continuation of the operation of Forwarder as referred to in article 12;
2. The fees mentioned in subarticle 1 shall be proposed annually by the Ministry for approval by the Council of Ministers.

Road Transport Advisory Committee

Article 43

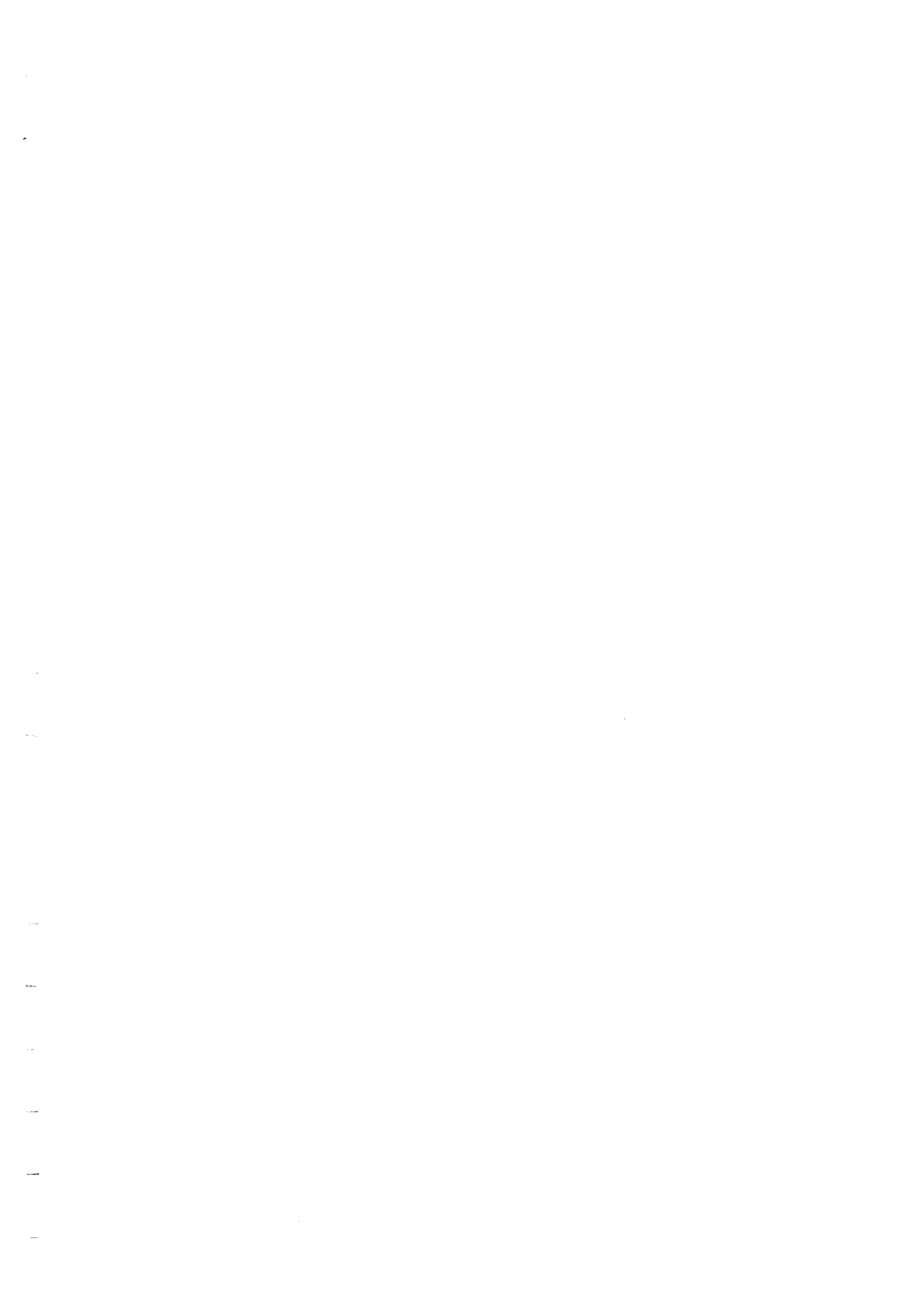
1. The Ministry shall establish a Transport and Forwarding Advisory Committee.
2. Concerned parties from the Transport and forwarding sector will be represented in the Transport and Forwarding Advisory Committee.
3. The Ministry shall discuss the execution of the Code and matters concerning transport policies in general in the Transport and Forwarding Advisory Committee.

SECTION 7 - TRANSITIONAL AND FINAL PROVISIONS**Article 44**

1. Articles 4 to 12 of this Code shall be applicable from a date 12 months after the coming into force of this Code.
2. All other Articles of this Code shall apply with immediate effect after the Code comes into force.

Article 45

This Code may be cited as the Freight Forwarding and Multimodal Transport Code.



РАЗДЕЛ 1 - ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Основные концепции Кодекса

Статья 1

1. В настоящем Кодексе и основанных на нем положениях содержатся понятия, определяемые следующим образом:

Министерство означает министерство, ведающее делами транспорта.

Экспедирование означает услуги по экспедированию грузов любого рода, связанные с перевозкой, консолидацией, хранением, обработкой, упаковкой или распределением товаров, а также связанные с ними дополнительные и консультативные услуги, включая, в числе прочего, вопросы таможи, налогообложения, официального декларирования товаров, обеспечение страхования товаров, инкассацию и обеспечение платежей и документов, связанных с данными товарами.

Экспедитор определяется как физическое или юридическое лицо, заключающее с Заказчиком договор на выполнение услуг по экспедированию грузов.

Перевозчик определяется как любое физическое или юридическое лицо, фактически осуществляющее перевозку грузов собственными транспортными средствами (действительный перевозчик), а также любое лицо, несущее ответственность перевозчика в результате положительно выраженного или подразумеваемого обязательства нести такую ответственность (подрядный перевозчик).

Заказчик определяется как всякое лицо, имеющее какие-либо права или обязательства согласно договору на выполнение услуг по экспедированию грузов, заключенного с экспедитором, либо в результате его действий в связи с данными услугами.

Товары определяются как любое имущество, включая живых животных, контейнеры, поддоны и иные предметы, связанные с транспортировкой или упаковкой, но не предоставляемые экспедитором или оператором комбинированного транспорта, независимо от того, каким образом (на палубе или в трюме) планируется (осуществляется) перевозка указанного имущества.

Договор комбинированной транспортировки означает разовый договор на перевозку товаров с применением как минимум двух различных видов транспорта, согласно которого оформляется грузовой документ комбинированной транспортировки.

Оператор комбинированного транспорта (МТО) определяется как всякое лицо, заключающее договор комбинированной транспортировки и принимающее обязательства за его выполнением в качестве перевозчика.

Грузоотправитель определяется как физическое или юридическое лицо, заключающее договор комбинированной транспортировки с оператором комбинированного транспорта.

Грузополучатель определяется как физическое или юридическое лицо, имеющее право получить товары от оператора комбинированного транспорта.

Грузовой документ комбинированной транспортировки (Документ МТ) определяется как документ, свидетельствующий о заключении договора на комбинированную транспортировку, допускающий замену электронной передачей данных в рамках применимого законодательства, а также:

- (a) оформляемый в форме, предусматривающей передачу, либо
- (b) оформляемый в форме, не предусматривающей передачу, с указанием названного грузополучателя.

Взятый под ответственность означает, что товары переданы и приняты МТО к перевозке.

Доставка означает, что

- (a) товары переданы грузополучателю;
- (b) товары переданы в распоряжение грузополучателя согласно договору комбинированной перевозки, либо с законом или сложившейся отраслевой практикой, применяемыми в пункте доставки;
- (c) товары переданы властям или иной третьей стороне, которые, согласно применимого местного права пункта доставки.

Специальное право заимствования (SDR) определяется как единица расчетов, принятая Международным валютным фондом.

Обязательный национальный закон определяется как всякое статутное право Республики XXX, положения которого не допускают отступлений по условиям договора и не могут привести к нанесению ущерба Заказчику.

В письменной форме (письменно) означает посредством телеграммы, телекса, телефакса или различных электронных записывающих средств.

Ценности определяются как слитки, монеты, денежные средства, передаточные документы, драгоценные камни, ювелирные изделия, предметы антиквариата, картины, произведения искусства и т.д.

Опасные грузы определяются как грузы, официально классифицированные как опасные.

Хорошая репутация означает наличие гарантии того, что действия экспедитора не нанесут никакого ущерба и не создадут опасности для общественности или экономики республики XXX.

Кредитоспособность определяется как наличие достаточных ресурсов экспедитора для отправки и администрирования.

Профессиональная компетенция определяется как обладание навыками в определенных областях, полученными за счет специализированных учебных курсов и (или) приобретенных в результате ведения транспортной (или экспедиторской) деятельности.

Статья 2: Применение Кодекса и отношение к другим законам

1. Настоящий Кодекс применяется к экспедированию и комбинированному транспорту.
2. Настоящий Кодекс применяется к экспедированию и комбинированным транспортировкам, выполняемым в республике XXX и за ее пределами, если перевозку выполняет оператор, зарегистрированный в республике XXX.
3. Любое положение, прямо или косвенно частично отменяющее положения настоящего Кодекса, не имеет силы.
4. Положения настоящего Кодекса имеют силу только пока они не противоречат обязательным положениям какой-либо применимой международной конвенции, в которой участвует республика XXX.
5. Не допускается предлагать услуги оператора комбинированного транспорта при отсутствии действительной лицензии на право экспедирования или выполнения перевозок.
6. Никакие положения настоящего Кодекса не снимают с экспедитора или оператора комбинированного транспорта обязательства иметь соответствующую лицензию при выполнении перевозок, а также соблюдать другие применимые законы.
7. Положения разделов 3 и 4 настоящего Кодекса распространяются на все рекламации, как на основе контракта, так и на основе его нарушения.
8. Экспедиторы, операторы комбинированного транспорта, грузоотправители и грузополучатели, участвующие в процессе экспедирования, подчиняются Закону о транспорте республики XXX, настоящему кодексу, правилам транспортировки грузов, много сторонним и двусторонним соглашениям республики XXX.

Принцип отсутствия дискриминации

Статья 3

Настоящий Кодекс распространяется в равной мере и без какой-либо дискриминации на основании национальности, места регистрации и формы собственности экспедитора или оператора комбинированного транспорта.

РАЗДЕЛ 2 - ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ УСЛУГ ПО ЭКСПЕДИРОВАНИЮ ГРУЗОВ

Право экспедиторской деятельности

Статья 4

1. Не допускается осуществление экспедиторской деятельности без лицензии.

Статья 5

1. Заявление о выдаче лицензии рассматривается только после:
 - a. представления подробной информации, необходимой для определения полноты выполнения требований, указанных в статье 7;
 - b. оплаты суммы, указанной в статье 42.
2. Если заявитель не был извещен о решении в течение 8 недель от даты первого рассмотрения заявления, заявление считается удовлетворенным.

Статья 6

1. Заявление на выдачу лицензии не удовлетворяется, если заявитель являлся держателем лицензии или разрешения, аннулированного в течение двухлетнего периода перед подачей заявления на основании невыполнения требования относительно хорошей репутации, содержащегося в статье 7.1 (с), либо если рассматривается вопрос об аннулировании на основании положений данной статьи.
2. Положения параграфа 1 также вступают в силу, если заявитель является или являлся управляющим директором юридического лица и осуществляет или осуществлял постоянное и действительное управление экспедированием или комбинированными транспортными операциями, и если в отношении лицензии применена или применяется процедура аннулирования.

Статья 7

1. Лицензия на экспедирование выдается в том случае, если выполняются следующие требования:
 - a. регистрация экспедитора согласно законам республики XXX;
 - b. создание предприятия-экспедитора на территории республики XXX;
 - c. хорошая репутация лица, осуществляющего постоянное и действительное управление экспедиторским предприятием, а если управление осуществляется двумя или более лицами - хорошая репутация каждого из них;
 - d. кредитоспособность экспедитора либо, если в качестве экспедитора выступают два или более физических лица, их совокупная кредитоспособность;

- e. профессиональная компетенция лица, осуществляющего постоянное и действительное управление экспедиторским предприятием.
2. Правила относительно требований параграфа 1 могут приниматься Советом министров или согласно постановления Совета министров.

Статья 8

Лицензии должны оформляться на одинаковых основаниях и равных условиях для всех экспедиторов, независимо от национальности, гражданства, формы собственности, существующего на рынке спектра услуг и т.д.

Статья 9

1. Лицензия выдается на срок
2. Лицензия не может быть передана третьей стороне.

Статья 10

Лицензия теряет законную силу с даты:

- a. смерти или потери юридической дееспособности держателя лицензии;
- b. ликвидации юридического лица, на которое оформлена лицензия.

Статья 11

1. Лицензия может быть аннулирована:
 - a. по требованию держателя лицензии;
 - b. если лицензия оформлена на основании неправильных данных;
 - c. если более не выполняются требования параграфа 1 статьи 7.
2. Правила, применяемые для условий, при которых перестают удовлетворяться требования параграфа 1 статьи 7, устанавливаются Советом министров или согласно постановления Совета министров.

Статья 12

1. Если в результате смерти или юридической недееспособности перестает удовлетворяться требование хорошей репутации и профессиональной компетенции, в отдельных случаях допускается, по заявлению, постоянное или временное продление деятельности экспедитора.
2. В отношении продления, указанного в пункте 1, должно оформляться разрешение.
3. Правила относительно продления, указанного в пункте 1, должны устанавливаться Советом министров или согласно постановления Совета министров.

Сбор данных

Статья 13

1. Держатель лицензии обязан представить в Министерство подробные данные о предоставляемых услугах.
2. Министерство имеет право устанавливать правила относительно состава и формы представления данных.

Тарифы комбинированного транспорта

Статья 14

1. На услуги по экспедированию грузов и комбинированные перевозки устанавливаются свободные тарифы.
2. Транспортные организации имеют право рекомендовать тарифы в соответствии с применимыми антимонопольными законами республики XXX.

РАЗДЕЛ 3 - ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЭКСПЕДИТОРА

Статья 15: Ответственность экспедитора (за исключением ответственности принципала, например, действующего в качестве агента)

1. Экспедитор несет ответственность в случае, если им не проявлена необходимая тщательность и не предприняты разумные меры при осуществлении услуг по экспедированию грузов, и в таком случае экспедитор, согласно статьи 17, должен компенсировать заказчику убытки или ущерб, нанесенный товарам, а также прямые финансовые убытки, вызванные нарушением обязанности проявлять внимание.
2. Экспедитор не несет ответственности за действия или недосмотр третьих сторон, например, в числе прочих, перевозчика, работников складов и хранилищ, стивидоров, администраций портов, а также других экспедиторов, если экспедитор с должной тщательностью выполнил отбор, инструктаж и контроль действий такой третьей стороны.

Статья 16: Ответственность экспедитора в качестве принципала

1. Экспедитор несет ответственность принципала не только если экспедитор осуществляет перевозку собственными транспортными средствами (выполнение функций перевозчика), но и если при оформлении собственного транспортного документа или как-либо иначе экспедитор ясно или в скрытой форме принял ответственность перевозчика (подрядный перевозчик).

Однако, экспедитор не считается ответственным в качестве перевозчика, если заказчик получил транспортный документ, оформленный другим лицом, и в течение разумного периода времени не заявил о том, что экспедитор все же несет ответственность перевозчика.

2. Относительно услуг помимо перевозки грузов, например, в числе прочего, хранения, обработки, упаковки и дистрибуции, а также связанных с ними дополнительных услуг, экспедитор несет ответственность принципала:
 1. если данные услуги осуществляются собственно экспедитором с использованием имеющихся у него средств и рабочей силы, или
 2. если экспедитор в положительно выраженной или подразумеваемой форме обязался принять ответственность принципала.
3. В качестве принципала экспедитор должен, согласно статьи 17, нести такую же ответственность за действия и бездействие третьих сторон, нанятых им для выполнения договора перевозки или иных услуг, как если бы такие действия или бездействие были его собственными, и права и обязанности экспедитора будут определяться положениями права, применимого к конкретному виду транспорта или услуге, а также явно одобренными дополнительным условиям или, при отсутствии положительно выраженного соглашения, обычными условиями, действующими для данного вида транспорта или услуг.

Статья 17: Исключения, оценка, пределы денежной ответственности

1. Ни при каких обстоятельствах экспедитор не должен нести ответственность за следующее:
 - (i) ценности или опасные грузы, не декларированные экспедитору при заключении контракта,
 - (ii) убытки, понесенные в связи с задержкой, если такая ответственность не выражена положительно в письменной форме,
 - (iii) не прямые или косвенные убытки, например, в числе прочего, потерю прибыли и потерю рынка.
2. Стоимость товаров должна определяться согласно текущей цене на товарной бирже или, при отсутствии таковой, согласно текущей рыночной цене, а при отсутствии цены товарной биржи и рыночной цены, соотносительно с обычной стоимостью товаров такого же типа и качества.
3. Пределы денежной ответственности
 - 3.1 Несмотря на положения статьи..., экспедитор не несет и не принимает ответственность за утрату или повреждение товаров на сумму свыше эквивалента ... SDR на килограмм брутто-веса утраченных или поврежденных товаров, за исключением случая, когда лицо, за которое отвечает экспедитор, возмещает более крупную сумму. Если доставка товаров не происходит в течение 90 последовательных дней, начиная с даты намеченной доставки товаров, то предъявляющая требование сторона может, при отсутствии доказательств противного, считать товары утерянными.
 - 3.2 Если экспедитор отвечает за ущерб, понесенный в связи с задержкой, то такая ответственность ограничивается суммой, не превышающей сумму компенсации по услуге, вызвавшей задержку.
 - 3.3 Не смотря на положения статьи 16, ответственность экспедитора грузов по каким-либо другим видам убытков не превышает суммы..... SDR за каждый случай, за исключением случая получения более крупной суммы от лица, за которое отвечает экспедитор.

Статья 18: Ограничение сроков представления рекламаций

1. Если лицо, уполномоченному получать товары, при передаче товаров не уведомит экспедитора в письменной форме об их утрате или повреждении, указав общую природу утраты или повреждений, то факт передачи товаров является презумпцией доказательства доставки товаров в хорошем состоянии. При неявном характере утраты или повреждения такая презумпция доказательства имеет силу, если уведомление о них не представлено в течение 6 последовательных дней начиная с дня передачи товаров лицу, уполномоченному их получить.

2. Все рекламации заказчика против экспедитора по другим видам утраты и повреждения в связи с какой-либо услугой, оказанной заказчику, либо услугой, выполнение которой взял на себя экспедитор, должны представляться в письменной форме и доводиться до сведения экспедитора в течение 14 дней после даты, когда заказчику стало известно либо должно было стать известно о событии или происшествии, которое послужило основанием данной рекламации. Все рекламации, представленные или заявленные в форме, отличной от описанной выше, считаются отклоненными или полностью запрещенными, за исключением случая, когда заказчик способен доказать, что он объективно не мог выполнить условие ограничения срока представления рекламации, а также что рекламация была представлена им в наименьшие возможные для него сроки.

Статья 19: Предельные сроки

Если не имеется положительно выраженной договоренности об ином, экспедитор освобождается от всякой ответственности, если иск подан более, чем через 9 месяцев после доставки товаров или намеченной даты доставки товаров, либо даты, с которой недоставление товаров позволяет грузополучателю считать товары утерянными.

По всем убыткам, за исключением утраты или повреждения товаров, девятимесячный период начинает считаться с момента невыполнения экспедитором своих обязательств, позволяющего представлять рекламацию.

Статья 20: Ответственность служащих и других лиц

Положения раздела 3 настоящего Кодекса применяется во всякое время к рекламациям против служащих, агентов или других лиц (включая независимых подрядчиков), нанятых экспедитором для выполнения услуги, если указанные рекламации основаны на контракте или гражданском правонарушении; при этом совокупная ответственность экспедитора и указанных служащих, агентов или других лиц по конкретной услуге не должна превышать пределов, определенных в разделе 3.

РАЗДЕЛ 4 - ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ОПЕРАТОРОВ КОМБИНИРОВАННОГО ТРАНСПОРТА (ПРЯМОЕ КОМБИНИРОВАННОЕ СООБЩЕНИЕ)

Статья 21: Сфера применения раздела 4

1. Раздел 4 настоящего Кодекса распространяется на все заключенные контракты на выполнение и (или) обеспечение выполнения комбинированной транспортировки товаров, засвидетельствованной документом комбинированной транспортировки.
2. Раздел 4 настоящего Кодекса также применяется в случае, если перевозка товаров осуществляется одним видом транспорта, несмотря на имевшиеся изначально намерения договаривающихся сторон о перевозке товаров с использованием комбинированного транспорта.

Статья 22: Форма и значение информации, содержащейся документе комбинированной перевозки

1. Документ комбинированной транспортировки должен содержать следующую информацию
2. Правила относительно формы документов комбинированной транспортировки устанавливаются Советом министров или согласно постановления Совета министров.
3. Информация, содержащаяся в документе комбинированной транспортировки, является презумпцией доказательства того, что оператор комбинированного транспорта (МТО) взял на себя ответственность за товары, указанные в такой информации, если не имеется указаний на обратное, например, “вес, груз и количество, указанные грузоотправителем”, “контейнер упакованный грузоотправителем” или иные подобные выражения, напечатанные или вписанные в документ. Доказательство противного не принимается после передачи документа комбинированной транспортировки грузополучателю, или передачи эквивалентных данных грузополучателю электронными средствами, и их признания добросовестно ожидающим и действующим грузополучателем.

Статья 23: Обязанности оператора комбинированного транспорта

1. Ответственность оператора комбинированного транспорта за товары охватывает период начиная с принятия оператором комбинированного транспорта ответственности за товары и до момента доставки указанных товаров.
2. Оператор комбинированного транспорта несет такую же ответственность за действие и бездействие служащих или агентов, действующих по найму, или любого другого лица, чьи услуги используются при выполнении контракта, как если бы указанные действия или бездействие были его собственными.
3. Оператор комбинированного транспорта берет на себя обязательство принять или обеспечить принятие всех мер, необходимых для осуществления доставки товаров:

- (a) если документ комбинированной транспортировки оформлен в передаточной форме “на предъявителя” - лицу, передающему один оригинал документа, или
- (b) если документ комбинированной транспортировки оформлен в передаточной форме “по требованию” - лицу, передающему один оригинал документа с необходимой передаточной надписью, или
- (c) если документ комбинированной транспортировки оформлен в передаточной форме на конкретное лицо - указанному лицу после подтверждения его личности и передачи одного оригинала документа; если такой документ передан “по требованию” или в виде бланка, применяются положения пункта (b), или
- (d) если документ комбинированной транспортировки оформлен в непередаточной форме - лицу, упомянутому в документе в качестве грузополучателя, после подтверждения его личности.

Статья 24: Ответственность оператора комбинированного транспорта

1. При наличии возражений по иску согласно статьи 25, оператор комбинированного транспорта несет ответственность за утрату или повреждение товаров, а также за задержку их доставки, если событие, вызвавшее утрату, повреждение или задержку произошло в то время, пока товары находились под его ответственностью, за исключением случая, когда оператор комбинированного транспорта представляет доказательства того, что основной или второстепенной причиной утраты, повреждения или задержки поставки не была небрежность или халатность с его стороны или со стороны его служащих, агентов или любой третьей стороны, чьи услуги были использованы при исполнении контракта. Тем не менее, оператор комбинированного транспорта не несет ответственности за убытки, понесенные в связи с задержкой доставки, за исключением случая, когда грузоотправитель должным образом представил декларацию о своей заинтересованности в своевременной доставке, которая была принята оператором комбинированного транспорта.
2. Задержка доставки происходит в случае, если товары не доставляются в течение положительно выраженного в соглашении периода или, при отсутствии такого соглашения, в течение времени, достаточного для старательного оператора комбинированного транспорта при данных условиях.
3. Если товары не доставлены в течение 90 последовательных дней после даты доставки, определенной согласно статье 24(2), предъявляющая претензию сторона имеет право, при отсутствии доказательства противного, считать товары утерянными.
- 4.1 Оценка суммы компенсации за утрату или повреждение товаров производится соотнесительно стоимости таких товаров в месте и во время их доставки

грузополучателю или в месте и во время доставки, намеченной согласно договора комбинированной транспортировки.

- 4.2 Стоимость товаров должна определяться согласно текущей цене на товарной бирже или, при отсутствии таковой, согласно текущей рыночной цене, а при отсутствии цены товарной биржи и рыночной цены, соотносительно с обычной стоимостью товаров такого же типа и качества.

Статья 25: Ограничение ответственности оператора комбинированного транспорта

1. Если природа и стоимость товаров не декларирована грузоотправителем прежде, чем товары берутся на ответственность оператора комбинированного транспорта и на них оформляется документ комбинированной перевозки, оператор комбинированного транспорта ни при каких обстоятельствах не несет и не принимает ответственности за утерю или повреждение товаров на сумму, превышающую эквивалент... SDR на килограмм брутто-веса утеренных или поврежденных товаров.
2. Если утрата или повреждение товаров произошли на конкретном этапе комбинированной транспортировки, к которому, при наличии отдельного контракта перевозки для данного конкретного этапа транспортировки, применялась бы соответствующая международная конвенция или обязательный национальный закон, то ответственность оператора международного транспорта за такую утрату или повреждение определяется относительно положений данной конвенции или обязательного национального закона.
3. Если оператор комбинированного транспорта несет ответственность за убытки, понесенные в связи с задержкой доставки, либо за косвенный ущерб или убытки, помимо утраты или повреждения товаров, то ответственность оператора комбинированного транспорта ограничивается суммой, не превышающей эквивалент фрахта комбинированной транспортировки по контракту комбинированной транспортировки.
4. Совокупная ответственность оператора комбинированного транспорта не должна превышать предела ответственности за полную утрату товаров.

Статья 26: Утрата права ограничения ответственности оператора комбинированного транспорта

Оператор комбинированного транспорта не имеет права на ограничение ответственности, если доказано, что утрата, повреждение или задержка доставки произошли по причине личного действия или бездействия оператора комбинированного транспорта, совершенного с намерением причинить данную утрату, повреждение или задержку, либо по небрежности и с осознанием того, что в результате вероятно причинение утраты, повреждения или задержки.

Статья 27: Ответственность грузоотправителя

1. Грузоотправитель гарантирует оператору комбинированного транспорта точность - на момент, когда оператор комбинированного транспорта принимает товары под свою ответственность,- всех данных относительно общей природы товаров, маркировки, нумерации, веса, объема, количества и, если требуется, опасного характера груза, представленных грузоотправителем или от его лица для внесения в документ комбинированной транспортировки.
2. Грузоотправитель освобождает оператора комбинированного транспорта от ответственности за любые убытки, понесенные в связи с неточностью или неправильностью вышеупомянутых данных.
3. Грузоотправитель продолжает нести ответственность и после того, как он передал документ комбинированной перевозки.
4. Право оператора комбинированного транспорта на освобождение от ответственности никак не ограничивает его ответственности по договору комбинированной транспортировки перед любыми лицами, помимо грузоотправителя.

Статья 28: Уведомление об утрате или повреждении товаров

1. Если грузополучатель при передаче товаров не уведомит оператора комбинированного транспорта в письменной форме об их утрате или повреждении, указав общую природу утраты или повреждений, то факт передачи товаров является презумпцией доказательства доставки оператором товаров, упомянутых в документе комбинированной транспортировки.
2. При неявном характере утраты или повреждения то же имеет силу, если в течение 6 последовательных дней, начиная с дня передачи товаров грузополучателю, не представлено письменное уведомление.

Статья 29: Предельные сроки

Если не имеется положительно выраженной договоренности об ином, оператор комбинированного транспорта освобождается от всякой ответственности, если иск подан более, чем через 9 месяцев после доставки товаров или намеченной даты доставки товаров, либо даты, с которой недоставление товаров, согласно статьи 24(3), позволяет грузополучателю считать товары утерянными.

Статья 30: Применимость правил к служащим и агентам комбинированного транспорта, а также к нанятым оператором третьим лицам

Положения раздела 4 настоящего Кодекса применяются во всякое время при представлении рекламации по выполнению контракта комбинированной транспортировки каким-либо служащим, агентом или другим лицом, чьими услугами оператор пользовался при исполнении контракта комбинированной транспортировки, если такие рекламации

основаны на контракте или гражданском правонарушении, и при этом совокупная ответственность оператора комбинированного транспорта и указанных служащих, агентов и других лиц будет не выше пределов, указанных в статье 25.

РАЗДЕЛ 5 - ПОЛОЖЕНИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ВЫПОЛНЕНИЯ ЗАКОНА

Обязательства экспедитора

Статья 31

1. Руководители или управляющие директора экспедитора обязаны следить за тем, чтобы предприятие не предпринимало ничего, что могло бы вызвать нарушение положений статьи 4 или каких-либо других требований настоящего Кодекса, в которых его нарушение является уголовным или экономическим правонарушением.
2. Такое же обязательство лежит и на контролирующих кадрах, уполномоченных руководителем или управляющим директором следить за выполнением данных положений.
3. Экспедитор несет такую же ответственность за действие и бездействие своих агентов, служащих и всех лиц, чьи услуги были использованы при осуществлении транспортировки, действующих согласно условий найма, как если бы данные действия или бездействие были его собственными.
4. Обязательства руководителя, управляющего директора и контролирующих кадров считаются выполненными, если они могут доказать, что ими давались необходимые указания, принимались необходимые меры и обеспечивались необходимые средства, а также что был полностью произведен полный контроль в целях обеспечения выполнения положений, соблюдение которых они обязаны проверять.

Проверка и расследование

Статья 32

1. По следующим аспектам требуется выполнять проверку соблюдения положений настоящего Кодекса или положений, вытекающих из него:
 - a. Должностные лица, назначенные согласно Кодекса или в соответствии с кодексом;
 - b. Должностные лица таможни;
 - c. Должностные лица, назначенные Министерством.

Статья 33

1. В целях освобождения от обязательств, должностные лица, упомянутые статье 32, имеют право:
 - a. потребовать, чтобы информация, которую они обоснованно считают необходимой для исполнения обязанностей, была доставлена лицом, участвующим в экспедировании;

- b. потребовать оформления всех документов, которые должны быть изучены перед исполнением обязательств.

Статья 34

1. Должностные лица, упомянутые в статье 32, при исполнении возложенных на них обязанностей имеют постоянный доступ в любое место, за исключением доступа в жилище без согласия жильца, если имеется обоснованная необходимость войти, при необходимости - с помощью полиции, - в целях исполнения обязанностей.

Статья 35

1. Любое лицо, участвующее в экспедировании грузов, обязано предоставлять должностным лицам, упомянутым в статье 32, всю должным образом затребованную информацию, и немедленно представлять для проверки по их требованию любые документы, которые могут потребоваться должностным лицам для исполнения их обязанностей.
2. Несмотря на положения параграфа 1, лица, в силу своей должности, профессии или службы обязанные сохранять тайну, имеют права отказать в предоставлении информации, передаче документов или частей документов, или не допустить проверку, насколько это возможно согласно обязанности по сохранению тайны.

Статья 36

1. Должностные лица, обнаружившие случаи нарушения настоящего Кодекса, имеют право запретить экспедирование, в ходе которого произошло нарушение положений статьи 4.

Определение уголовного или экономического правонарушения

Статья 37

1. Нарушение положений статьи 4 представляет собой уголовное правонарушение в рамках Кодекса и других нормативных документов.
2. Нарушение положений статьи представляет собой экономическое правонарушение в рамках Кодекса и других нормативных документов.

Апелляция

Статья 38

Лицо, чьи интересы непосредственно пострадали в результате решения, принятого в настоящем Кодексе или основанных на нем положениях, имеет право подать в апелляцию против данного Кодекса.

РАЗДЕЛ 6 - АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Задачи и обязанности Министерства

Статья 39

1. Министерство является ответственным органом государственной власти по вопросам транспорта и грузоперевозочных услуг в республике XXX и должно:
 - a. поддерживать экономические и социальные интересы республики в области транспорта и экспедирования;
 - b. разрабатывать политику в отношении транспорта в целях оптимального взаимодействия всех видов транспорта на основе достижений науки;
 - c. разрабатывать проекты законов и нормативных документов, регулирующих функции транспорта и экспедирования;
 - d. руководить работой государственной администрации в области транспорта и экспедирования.
2. Министерство занимается реализацией политики в отношении транспорта с помощью подзаконных актов, вытекающих из настоящего Кодекса и Закона о транспорте, в пределах своей компетенции, определенной конституцией, Гражданским кодексом и другими кодексами республики XXX
3. Министерство и другие органы государственной власти не имеют права вмешиваться в хозяйственную деятельность экспедиторов и операторов комбинированного транспорта при отсутствии на то конкретных юридических прав.

Статья 40

1. Согласно настоящего Кодекса, на Министерство возложены следующие обязанности в сфере транспорта и экспедирования:
 - a. оформление и аннулирование лицензий экспедиторов согласно раздела 2;
 - b. выдача разрешений на продолжение работы экспедитора и оформление разрешений согласно параграфов 1 и 2 статьи 12 соответственно;
 - c. осуществление других действий, которые могут быть возложены на Министерство Советом министров или согласно постановления Совета министров в отношении транспорта или экспедирования.
2. Министерство имеет право передать выполнение задач, указанных в параграфе 1, региональным транспортным департаментам или независимым органам, представляющим интересы различных сторон в секторе транспорта и экспедирования.
3. Делегирование задач согласно параграфа 2 осуществляется приказом министерства.

4. Министерство сохраняет всю полноту ответственности при делегировании задач, указанных в настоящем Кодексе.

Задачи и обязанности региональных транспортных департаментов

Статья 41

1. Исполнение функций государственного управления транспортом и экспедированием согласно настоящему Кодексу осуществляется на местах региональными департаментами Министерства.
2. Региональные транспортные департаменты:
 - a. осуществляют задачи, указанные в статье 40;
 - b. отслеживают транспортную и экспедиторскую деятельность в целях повышения эффективности транспортировок и экспедирования, безопасности перевозок и защиты окружающей среды;
 - c. организуют транспортировку и экспедирование в случае возникновения чрезвычайных обстоятельств.
3. Правила относительно задач и обязанностей, указанных в параграфе 2, устанавливаются Советом министров или согласно постановления Совета министров.

Финансирование административного управления

Статья 42

1. Для покрытия затрат, связанных с лицензированием, заявитель обязан уплатить сборы:
 - a. за рассмотрение заявления о выдаче лицензии согласно статье 7;
 - b. за рассмотрение заявления на продолжение экспедиторской деятельности согласно статье 12;
2. Сборы, названные в параграфе 1, ежегодно предлагаются Министерством на одобрение Совета министров.

Консультативный комитет по автомобильному транспорту

Статья 43

1. Министерство учреждает Консультативный комитет по транспорту и экспедированию грузов.
2. В Консультативном комитете по транспорту и экспедированию грузов должны быть представлены заинтересованные стороны сектора транспорта и экспедирования.

3. В Консультативном комитете по транспорту и экспедированию грузов Министерством проводятся обсуждения исполнения настоящего Кодекса и вопросов, касающихся политики в отношении транспорта в целом.

РАЗДЕЛ 7 - ПЕРЕХОДНЫЕ И ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 44

1. Статьи с 4 по 12 настоящего Кодекса начинают действовать ровно через 12 месяцев после вступления настоящего Кодекса в законную силу.
2. Все остальные статьи настоящего Кодекса начинают действовать немедленно после вступления настоящего Кодекса в законную силу.

Статья 45

Настоящий Кодекс следует упоминать как Кодекс экспедирования грузов и комбинированного транспорта.

CONTENTS

1. GENERAL PROVISIONS
2. THE SHIP
3. SHIP'S CREW
4. SEAPORT
5. SEAPORT HARBOURMASTER
6. MARINE PILOTAGE SERVICE
7. SUNKEN PROPERTY
8. CONTRACT FOR MARINE TRANSPORT OF CARGO
9. CONTRACT FOR MARINE TRANSPORT OF PASSENGERS
10. SEA CRUISE CONTRACT
11. TIME CHARTER OF A SHIP
12. BAREBOAT CHARTER OF A SHIP
13. SHIP'S MORTGAGE
14. SEA TOWING CONTRACT
15. MARINE INSURANCE CONTRACT
16. GENERAL AVERAGE
17. COMPENSATION OF LOSSES FROM COLLISION OF SHIPS
18. COMPENSATION OF LOSSES FROM POLLUTION OF SEA BY SHIPS
19. NUCLEAR SHIP OPERATOR'S LIABILITY FOR NUCLEAR DAMAGE
20. REWARD FOR RESCUE AT SEA
21. LIMIT TO SHIPOWNER'S LIABILITY
22. PREFERENTIAL DEMANDS
23. SEA PROTEST
24. CLAIMS AND LAWSUITS

CHAPTER I GENERAL PROVISIONS

Article 1.

The Sea Code of the Republic of XXX (hereinafter the Code) regulates relations in shipping. What is understood by "shipping" in the present Code comprises activity related to the use of ships for carriage of cargoes, passengers (luggage) and mail, for fisheries and other marine industries, survey and extraction of minerals, performance of towing and salvage-and-rescue operations and also for other economic, scientific and cultural purposes.

Article 2.

The scope of the Code covers the marine ships while sailing on seaways and also on rivers, lakes, reservoirs and other waterways, unless otherwise stipulated by special law or international treaty.

Article 3.

The rules of the present Code, apart from cases directly specified in it, excluding detention, arrest and confiscation of such vessels and cargo, do not apply to ships sailing under the flag of the naval forces. The rules of the present Code apply to naval forces transport where not covered by special legislation regulating this transport.

Article 4.

The rules of the present Code apply to transport in direct mixed and direct water communications involving sea transport, in cases directly indicated in the Code and also where not covered by special legislation regulating this transport.

Article 5.

Transportation and towing between XXX ports are performed by ships sailing under the flag of XXX, foreign vessels can render such service on the basis of international treaty.

Article 6

Transportation and towing between XXX ports and foreign ports are performed by ships regardless of their national affiliation.

Article 7

Activity coming under the concept of "shipping" in accordance with Article 1 of the present Code can be engaged in by corporate bodies and persons having ships in their ownership and at their use and disposal in accordance with the legislation of the XXX.

Article 8

The National Marine Administration is structural division of the Ministry of Transport of XXX, which is the governing body in the maritime sector and complies with the Constitution of XXX, the present Code, other legal act of XXX, international treaties, agreements and conventions, that XXX is the part of and also the Provisions on Marine Administration of XXX.

Article 9

The Marine Administration of XXX:

- a) In the name of XXX controls the State of the Flag and the State of the Port, within the limits of its competence develops the rules for navigation, instructions, issues individual legal acts, which is compulsory for legal and physical persons of XXX, and also develops legislative proposals and recommendations;
- b) Within the limits of its competence develops and implements the tariff policy for marine services in accordance with the XXX legislation.

Article 10

All ships, visiting XXX ports, must be under the technical supervision of a classification society member of International Association of Classification Societies (IACS).

Article 11

- a) The allotment of land and water areas and construction in the zone of operation of navigation aids and seaways are carried out in accordance with established procedure and must be agreed with the XXX Ministry of Defence and the XXX Marine Administration, and in cases covered by Point 72.3 of the present Code, with the harbourmaster of the relevant port.
- b) Organisations and citizens in breach of the regulations contained in the present Article are obliged, at the demand of the XXX Ministry of Defence or Marine Administration and by the time set by them, to demolish, remove or make the necessary alterations at their own expense to the buildings and structures obstructing navigation and/or the operation of navigational aids.

Article 12

The word "ship" signifies any class of floating facility, including ships with no water displacement and hydroplanes used or capable of being used as means of locomotion by water, including:

- a) For the transportation of cargoes, passengers, luggage and mail, for fisheries or other marine industry, extraction and survey of minerals, rescue of people and ships in distress at sea, towing of ships and other floating facilities, performance of hydraulic engineering works or raising of property sunk at sea;
- b) For special duty (guarding of fisheries, sanitary quarantine service, protecting the sea from pollution etc);
- c) For scientific, educational and cultural purposes;
- d) For sport;
- e) For other purposes.

Article 10

What is understood by fishing vessel in the present Code is any ship used for fisheries or other marine industry. Marine tackle are an inalienable part of the fishing vessel, so that liability for partial or complete damage to marine tackle by another ship in the process of work is regarded as coming under the designation of average.

Article 11

1. What is understood by "shipowner" in the present Code is a corporate body or person operating a ship in his own name, regardless of whether he is the proprietor or is using it on some other legal basis.
2. The "proprietor" signifies, unless otherwise specified, state, any person or corporate body registered in the State Ship Registry or State Ship Directory as owner of the ship.
3. Each shipping company appoints a manager responsible for the safety of navigation and prevention of environmental pollution.

Article 15.

The terms, used in following chapters of the present Code, apply as indicated below:

- a) Chapter II "The Ship" (except for Article 42 of the present Code) - to all ships, including fisheries, registered in XXX;
- b) Chapter IV "Seaport" - to all XXX non-military ports;
- c) Chapter V "Seaport Harbourmaster" - to all harbourmasters of XXX non-military ports;
- d) Chapter VI "Marine Pilotage Service" - to proceedings arising in connection with escort of ships by XXX state marine pilots in the approaches to XXX ports, in the waters of these ports and also between these ports;
- e) Chapter VII "Property Sunk at Sea" - to proceedings arising in connection with property sunk inside the territorial (territorial sea) or inland sea waters of XXX;
- f) Chapter XXI "Limit to Shipowner's Liability" - to shipowners whose ships sail under the XXX state flag
- g) The limit to the liability of a shipowner and operator of a nuclear ship sailing under a foreign flag is determined by the laws of the state of the ship's flag. But if these limits are lower than the limits established by the present Code, the provisions of the present Code are to apply.
- h) Chapter XXII "Preferential demands" - to cases where the dispute is being examined in XXX;
- i) Chapter XXIII "Sea Protest" - to cases where the sea protest is declared to a notary or other official of XXX;
- j) Chapter XXIV "Claims and Lawsuits" - to cases where the relevant proceedings are covered by the rules of the present Code, but Articles 364 - 374 of the present Code apply only to proceedings in XXX.
- k) rules and obligations of the parties under contract for marine transport of cargo (Chapter VIII), contract for marine transport of passengers and luggage (Chapter IX), sea cruise contract (Chapter X), time charter contract (Chapter XI), bareboat charter (Chapter XII), ship's mortgage (Chapter XIII), sea towing contract (Chapter XIV) and marine insurance contract (Chapter XV) are determined in accordance with the laws of the place where the contract was concluded, unless otherwise established by the parties' agreement.

Article 16

1. The right of ownership and other property rights to ships located outside XXX and also the commencement, amendment and cessation of these rights are determined by the legislation of the state of the ship's flag.
2. The right to a ship under construction is determined by the laws of the state where the ship is located, unless otherwise stipulated in the contract for construction of the ship.

Article 17

1. The legal status of a ship's crew, including relations between its members involved in operating the ship, are determined by the laws of the state of the ship's flag.
2. Relations between the ship's crew members and the shipowner are regulated by the laws of the state of the ship's flag, unless otherwise stipulated in the contract regulating these relations.

Article 18

1. Rights to property (ships, fragments, equipment, cargoes etc) sunk in the inland waters or territorial sea and also proceedings arising in connection with this property, are determined by the legislation of the state in whose waters the property is located.
2. Ships sunk on the high seas and cargoes and other objects on them are governed by the laws of the state of the ship's flag.

Article 19

1. Proceedings under general average are regulated by the legislation of the state in whose port the ship ended its voyage after the incident giving rise to general average, unless otherwise established by agreement of the parties.
2. If all the persons whose interests are affected by general average are residents of XXX, XXX legislation is to apply unless otherwise established by agreement of the parties.
3. The procedure for distribution of general average, if it is distributed in XXX, is regulated by the rules of Articles 273 - 289 of the present Code.

Article 20

1. Proceedings regarding compensation of losses from collision of ships in inland waters or territorial sea are regulated by the legislation of the state where the collision occurred.
2. If the collision occurred on the high seas and the dispute in connection with the collision is being examined in XXX, the rules of Chapter XVII of the present Code are to apply.
3. If all the colliding ships are sailing under the same flag and third party interests are not affected, then the laws of the state of these ships' flag apply regardless of where the collision occurred.

Article 21

When nuclear damage is caused by a ship fitted with a nuclear power plant (hereinafter a nuclear ship) on XXX territory, including the territorial sea of XXX, and also when a nuclear ship sailing under the XXX state flag causes nuclear damage on the high seas, the rules of Chapter XIX of the present Code are to apply.

Article 22

In cases where a ship causes damage not covered by Articles 20 and 21 of the present Code, the compensation of the losses is regulated by the legislation of the state where the action or other circumstances leading to a claim for compensation of damage took place, and if the damage was caused on the high seas it is regulated by the legislation of the state of the ship's flag.

Article 23

1. In the absence of any other agreement by the parties on proceedings connected with reward for rescue of ships or other facilities in the inland waters or territorial sea, the legislation of the state where the rescue took place is to apply, but if it took place on the high seas and the dispute arising in connection with the rescue is being examined in XXX, the rules of Chapter XX of the present Code are to apply.
2. If the rescue ship and the rescued ship are sailing under the flag of the same state, the legislation of that state is to apply, regardless of where the rescue took place.
3. In the distribution of the reward for the rescue between the owner and crew of the rescue ship, and also between members of the crew, the legislation of the state of that ship's flag is to apply.

Article 24

Conditions applying foreign legislation and usages on commercial navigation are permitted for inclusion in contracts envisaged by the present Code in cases where the parties may under the present Code deviate from its rules. But foreign national legislation is not applied if its application contravenes the Constitution of XXX.

Article 25

A property dispute connected with commercial navigation in which a foreign corporate body or person is involved may by the parties' agreement be handed over for examination by a foreign court of law or arbitration.

Article 26

In cases where an international treaty or convention to which XXX is a signatory contains conditions different from those contained in the present Code, the rules of the international treaty or convention are to apply.

Article 27

The rules applying to civil, administrative and other legal proceedings arising from commercial navigation and not regulated by the present Code are respectively the rules of civil, administrative or other legislation of XXX or a law by analogy or the general principles of XXX legislation.

CHAPTER II THE SHIP

Article 28

1. The ship sailing under the XXX flag, is the belongs to XXX.
2. The national affiliation of a ship is determined by its registration in the State Ship Register or State Ship Directory of XXX.
3. In respect of XXX ships all forms of ownership legitimised in XXX are valid.
4. The right to sail under the XXX State Flag is granted to ships in the ownership of:
 - a) The state;
 - b) XXX corporate bodies and persons;
 - c) Foreign shipowners having officials in XXX authorised to accept claims laid against those shipowners;
 - d) And also those operated under a bareboat charter.

Article 29

1. A ship is entitled to sail under the state flag as soon as she is entered in the XXX State Ship's Registry or State Ship's Directory.
2. A ship acquired abroad is entitled to sail under the XXX flag as soon as the XXX consul has issued a temporary certificate authenticating this right.
3. The temporary certificate is valid until the ship is entered in the XXX State Ship's Registry or is registered in the XXX State Ship's Directory, but not for more than a year.
4. Those guilty of raising the XXX State Flag on a ship without being entitled to do so incur liability in accordance with the law.

Article 30

1. Ships whose technical inspection is carried out by a classification society, member of International Association of Classification Societies (IACS) are to be entered in the XXX State Ship's Registry.
2. Ships which are not to be entered in the XXX State Ship's Registry are registered in the XXX State Ship's Directory.
3. The procedure for keeping the XXX State Ship's Registry and the XXX State Ship's Directory is established by the XXX Marine Administration.

Article 31

1. A ship's entry in the XXX State Ship's Registry is authenticated by a certificate of the right to sail under the XXX State Flag (certificate of registry), and registration in the XXX State Ship's Directory by a ship's permit.
2. A set charge is made for registration of a ship.

Article 32

1. As soon as a ship is registered, any previous entries regarding the ship in the ship's registries of foreign states are not recognised by XXX.
2. Similarly, XXX does not recognise the entry of a XXX ship in the ship's registry of a foreign state, if the ship has not been duly removed from the XXX State Ship's Registry or XXX State Ship's Directory.

3. When a ship is time chartered without crew (bareboat charter) the ship may be entered in the XXX State Ship's Registry or the XXX State Ship's Directory if at the time of chartering it was not entered in the ship's registry of another state.
4. If the ship is entered in the ship's registry of another state she may be entered in the XXX State Ship's Registry after the entry made in the ship's registry of that state has been suspended. This requirement may be waived if in the said state it is permitted to enter a ship in several ship's registries.
5. A ship is excluded from the XXX State Ship's Registry or XXX State Ship's Directory in the event of:
 - a) The ship being pronounced unfit for further operation and repair;
 - b) The ship losing the right to sail under the XXX State Flag;
 - c) The ship perishing
1. A ship loses its right to sail under the XXX State Flag in the event of:
 - f) not complying with the provisions of the present Code;
 - g) the bareboat-charter, giving the right to sail under the XXX State Flag, has expired;
 - h) the shipowner or other authorised official requested the termination of bareboat-charter registration prior to the end of the term;
1. A ship, sailing under the XXX State Flag, acquires the right to sail under the Flag of different state in the event of:
 - g) acquiring the bareboat-charter contract;
 - h) upon the decision of a competent authority concerning the fishery vessel (not more than 2 years)

Article 33

A ship must have her own name. The name is given by the proprietor of the ship and renewed upon change of ownership.

Article 34

1. A ship may be permitted to sail only after it has been established that she meets the marine navigation safety requirements in accordance with the requirements of the classification society exercising supervision over the ship.
2. Technical supervision of ships not subject to the supervision of a classification society is exercised by an authority appointed by the XXX Marine Administration and in accordance with procedure determined thereby.

Article 35

Requirements to be met by XXX inland waterways ships going to sea, and the limits of the sea areas these ships may ply, are established by the classification society in agreement with the Marine Administration.

Article 36

1. A ship must possess the following main ship's papers:
 - a) Certificate of right to sail under the XXX State Flag (certificate of registry);
 - b) Certificate of ownership of the ship;
 - c) Measurement certificates (tonnage certificate);
 - d) Certificate of civil and financial liability for oil pollution of the sea;
 - e) List of members of ship's crew (crew roll);

- f) List of passengers on the ship;
 - g) Ship's log;
 - h) Engine room log (for ships with mechanical engine);
 - i) Ship's radio log;
 - j) Sanitary log;
 - k) Ship's bill of health;
 - l) Certificates and other documents as per international marine conventions to which the Republic of XXX is a signatory;
 - m) Seaman's identification document.
2. The list of members of the ship's crew (crew list), list of passengers, ship's, radio, engine room and sanitary logs are kept as per the form and rules laid down by the XXX Marine Administration.
 3. The sanitary log is kept as per the form and rules laid down by the XXX Marine Administration in agreement with the XXX Ministry of Health Care.
 4. Ships registered in the XXX State Ship's Directory should have a ship's permit instead of the documents indicated in points a) and b) Article 36 of the present Code.

Article 37

In addition to the papers envisaged by Article 36, a ship should possess the following documents:

- a) Passenger certificate, if the ship is carrying more than 12 passengers;
- b) Ship's radio license and other documents as per radio communications standing orders;
- c) Loadline certificate (concerning the minimum height of hull above water), if the ship is used for the purposes mentioned in points a-b Article 12 of the present Code.

Article 38

1. A ship on special duty and also a sporting ship may go without a certificate of measurement. But the carrying capacity of a ship on special duty may be determined by a simplified method and the appropriate authentication issued.
2. A ship sailing in port or coastal waters may go without engine room and sanitary logs unless otherwise laid down by the ship-owner.

Article 39

1. A ship going on a foreign voyage should, in addition to the papers indicated in Articles 36 and 37 of the present Code, possess documents envisaged by international treaties to which XXX is a signatory.
2. A fishing vessel should have an international certificate of the fishing vessel's safety. But this requirement does not apply to ships used exclusively for:
 - sport and leisure;
 - processing of fish and other marine resources;
 - research and training;
 - transport of fish.

Article 40

1. The Certificate of the right to sail under the XXX State Flag, Certificate of ownership of the ship and Ship's Radio License are issued by the XXX Marine Administration.
2. The ship's permit is issued by the harbourmaster of the port in whose ship's directory the ship is registered.
3. The measurement certificate, passenger certificate, loadline certificate and also the ship's documents envisaged by XXX's international treaties on navigation safety are issued by the classification society.
4. With the permission of the classification society, individual categories of ships may go without the measurement certificate or loadline certificate.

Article 41

The documents indicated in Article 36 of the present Code should be in the originals, except for the Certificate of ownership of the ship and the ship's permit, which may be carried on the ship in the form of notarially-authenticated copies.

Article 42

1. The measurement certificate, passenger certificate, ship's radio license and loadline certificate on a ship sailing under a foreign flag and visiting XXX ports are recognised on the basis of international agreements to which XXX is a signatory.
2. A ship sailing under the flag of a foreign state and not possessing the documents indicated in the first part of the present Article when visiting XXX ports is subject to compulsory certification involving technical inspection to determine the tonnage capacity, passenger carrying capacity, minimum height of hull above water and certification of her data on the same basis as ships sailing under the XXX State Flag, at the expense of the ship owner.

Article 43

1. The arrest of a ship is accepted only to satisfy the "Marine claim".
2. The "Marine claim" arises from the right of ownership for a ship and other property relations, occurring from construction, management, operation, commercial use, mortgage or rescue of the ship.
3. Arrest or release from arrest of the ship is implemented only upon the decision of a court, Arbitration Court, Chairman of Maritime Arbitration Commission.
4. Ships in XXX state ownership may not be placed under arrest or penalised without the consent of the XXX Government

Article 44

A ship in XXX state ownership may be transferred to a foreign state, a foreign corporate body or person only by permission of the President of XXX.

CHAPTER III SHIP'S CREW

Article 45

1. A ship's crew consists of the captain, other members of the staff and the seamen.
2. The ship's staff, apart from the captain, consists of the captain's mates, ship's engineers, electrical engineers, radio technicians, ship's doctors and boatswain.
3. The ship owner may include other marine experts in the staff. The seamen consist of the deck crew, engine room crew and other members of the crew not belonging to the ship's staff.

Article 46

The captain and other members of the crew of a ship entered in the XXX State Ship's Registry or registered in the XXX State Ship's Directory may be citizens of any state.

Article 47

1. Those permitted to occupy the posts of captain, mates, ship's engineers, electrical engineers and radio technicians are persons of the ranks laid down by the "Provision on the ranks of members of the staffs of seagoing vessels".
2. The award of the said ranks is authenticated by the issue of diplomas or skills certificates after examinations have been passed with the Marine Administration.
3. A person may be stripped of his rank only by court decision.
4. Those permitted to occupy the post of captain on passenger ships under the national flag are citizens with the rank of captain who have passed special examinations and have been approved to the post by the Special Council of Marine Administration.

Article 48

1. The captain is responsible for:
 - a) provision of seaworthiness of the ship
 - b) prevention any kind of detriment to the people on board, the cargo or the ship
 - c) navigational safety
 - d) navigation
 - e) commanding the ship
 - f) technical soundness of the ship
 - g) maintaining order aboard ship
 - h) prevention of pollution of the marine environment
 - i) provision of medical assistance
 - j) entry into port, if necessary.
2. The orders of the captain within the limits of his competencies are to be scrupulously carried out by all persons on the ship. In the event of anyone on the ship not carrying out the captain's orders the captain is to take the necessary measures with regard to these persons.
3. If the actions of a person on the ship, threaten the safety of the ship or the people and property on her, the captain is entitled to place that person in special quarters and keep him there right up until the time of arrival in the first convenient port for repatriation.
4. For unlawfully keeping someone in special quarters the captain incurs liability as laid down by the law.

Article 49

1. The captain examines matters of administrative irregularities, takes incentive measures, imposes disciplinary action and also administrative penalties in accordance with the Code of Administrative Offences of XXX.
2. The captain is entitled, if need be, to remove any member of the crew from his duties.

Article 50

Relations of the captain of the ship and other members of the crew with XXX consuls are defined by the XXX Consular Statute.

Article 51

The captain by virtue of his service position is recognised as the representative of the ship owner and cargo owners in respect of any transactions necessitated by the needs of the ship, cargo or navigation, and also claims regarding the property entrusted to him, if no other representatives of the ship owner or cargo owner are available.

Article 52

1. The captain is obliged to make out a document on the birth of a child or conclusion of a marriage on board the ship in the presence of two witnesses, and also to make the relevant entry in the ship's log.
2. The document made out by the captain is to be presented to the civil registration authorities in order to obtain a birth or marriage certificate.

Article 53

1. The captain is obliged to authenticate the Will made by a person on board the ship, accept if for safekeeping and keep it until it is handed over to the harbourmaster in XXX or the XXX consul in a foreign port.
2. The captain is obliged to make out a document on any event of death on board the ship in the presence of two witnesses, or in the presence of a doctor or assistant doctor if there is one on the ship, make a record in the ship's log and inform the ship-owner. An inventory of the deceased's property on board the ship is attached to the death certificate. The captain takes measures to preserve the deceased's property.
3. The captain conveys the death certificate and property inventory to the XXX consul if the ship is arriving at a foreign port where there is a XXX consul, or to the harbourmaster of the XXX port if the ship is arriving at a XXX port.
4. The captain arranges the burial of the deceased at the ship-owner's expense. In exceptional cases, when the ship is to be on the high seas for a long time and the deceased's body cannot be preserved, the captain is entitled to consign the body to the sea in accordance with naval custom, making out the appropriate document and making the appropriate entry in the ship's log.

Article 54

1. The captain is obliged, if he can do so without serious risk to his ship:
 - a) To render assistance to any person discovered in the sea in danger of losing his life;
 - b) To set out with all possible speed to help those in distress, if he has been told that they need assistance, and if such action on his part can be reasonably counted on.

2. For not performing the duties indicated in the present Article the captain incurs liability as laid down by the law. Such actions of the captain do not incur liability on the ship-owner.

Article 55

1. In the event of danger to the ship or to the people or cargo on board her, and also in other necessary cases, the captain is entitled to call a ship's council.
2. The ship's council does not limit the captain's rights and the final decision is made by the captain.

Article 56

1. In the event of exhaustion of the ship's essential supplies, including her emergency food reserve, the captain is entitled, for the purpose of general distribution, to requisition the necessary amount of food at the disposal of the persons on the ship and requisition any of the ship's cargo which can be used for food. A document concerning the requisition is made out.
2. The value of the requisitioned food and cargo is compensated by the ship-owner.

Article 57

1. If in the captain's opinion the ship is threatened by inevitable destruction, after taking every measure to save the passengers the captain allows the crew to abandon ship.
2. The captain is the last to abandon ship, taking all measures depending on him to save the ship's, radio and engine room logs, charts of the particular voyage, documents and valuables and ship's cash.
3. In the event of destruction of the ship, wherever her crew have been taken, the captain retains his rights and obligations towards crew, passengers and cargo.
4. In the event of the death or illness of captain the Chief Assistant to the captain assumes the command of the ship and crew.

Article 58

In the event of war danger or piracy the captain is obliged to take every possible measure to save the people on the ship, to prevent the seizure of the ship and the documents, cargoes and other property on board.

Article 59

1. If during a voyage the captain faces an urgent need for money to continue sailing, especially for repair of the ship or maintenance of the crew, he is entitled, if there is no opportunity or time to receive orders from the ship owner, to sell part of the property entrusted to him and which is not necessary for continuing the voyage. The captain is entitled to select the method of acquiring the funds for continuing the voyage which causes least detriment to the ship owner and cargo owner.
2. The value of the sold cargo should be compensated to its owner, apart from in cases when the losses caused thereby fall under the category of general average or when the sale was made only in the interests of the cargo.

Article 60

1. In the event of an action falling under XXX criminal law being committed aboard ship on a voyage, the captain fulfils the functions of investigation authority, being guided by XXX criminal procedural legislation and the instruction on conducting an investigation on seagoing ships.
2. In the event of an action, falling under the criminal law of the country being visited, committed aboard ship on a voyage, the captain takes the necessary measures, being guided by XXX criminal procedural legislation, the treaties on navigation between XXX and the country being visited and also the international legal provisions on conflict of laws.
3. The captain is entitled to detain a person suspected of committing a criminally punishable act until he is handed over to the appropriate authorities in the first port of XXX. In case of need, the captain may send that person and the investigation materials to XXX on another ship registered in XXX.
4. In the event of an action falling under XXX criminal law being committed aboard ship during a visit to a XXX port, the captain is obliged to hand over the person suspected of committing the said action to the local authorities.

Article 61

1. In the interests of safety at sea and protection of the marine environment, the ship owner, charterer or any other person is not entitled to hamper the actions of the ship's captain in carrying out his duties as regards making any decision in this field which he considers necessary from his professional experience.
2. The ship owner, charterer or any other person has no right of unjustified dismissal or other unfair action in connection with the ship's captain duly performing his duties in accordance with his professional experience.
3. In cases mentioned in points 1 and 2 of this Article the captain has the right of appeal.

Article 62

1. In the interest of implementing the requirements for navigational safety, preventions of marine pollution and social security the XXX Marine Administration sets the minimum safe composition of crew for ships, with which they may go to sea.
2. The minimum safe composition of the crew is laid down by the Marine Administration depending on the gross tonnage and designation of the ship and in accordance with international conventions to which XXX is a signatory.

Article 63

All ships are equipped with a specially trained crew, the skills of each member of the crew should be authenticated by the appropriate skills certificate.

Article 64

Persons permitted to serve on board ship must be passed medically fit for service. The certifying authority is the Marine Medical Commission.

Article 65

The procedure for employment of members of the ship's crew, their rights and duties, working conditions aboard ship, scale of remuneration and social security provisions are defined by the labour legislation of XXX, present Code, Disciplinary Statue and labour contract.

Article 66

No member of a ship's crew may be appointed to the ship without the consent of the captain. The captain's refusal to accept as crew member a person sent to the ship by the ship-owner should be justified.

Article 67

In the event of destruction or damage to the property of a member of the ship's crew as a result of an accident involving the ship, the ship owner is obliged to compensate the damage.

Article 68

1. Repatriation at ship-owner's expense is carried out in the following cases:
 - a) dismissal on the initiative of the administration;
 - b) sickness or injury;
 - c) shipwreck;
 - d) if the ship owner cannot meet his commitments under contract;
 - e) vacation;
 - f) expiration of the contract.
2. The ship owner repatriates the seaman to the port indicated in the contract or collective agreement, or in the absence of any such indication, to the port where he was enlisted.
3. The ship owner is responsible for organisation and expenditures involved in the passage (as a rule, by air), board and lodging, pay and benefits and transport of luggage to the amount stipulated by contract, and treatment (until recovery).
4. If the ship owner is unable to organise repatriation or pay the expenses, these obligations are undertaken by the Government of XXX, and the expenses incurred are subsequently claimed from the ship owner.

Article 69

The ship's crew incur liability for due performance of their duties in accordance with national and international legal provisions. They must act in accordance with company policy in ensuring safety, protecting the environment, safe carriage of the cargoes and maintaining the ship in a technical condition complying with the requirements of good seamanship and also the orders and instructions of the captain in this respect, comply with normative acts issued by the Marine Administration and rules of the company.

CHAPTER IV SEAPORT

Article 70

1. A seaport possesses sea and land territory, providing for passenger transport, transloading of cargoes and handling of ships.
2. The list of XXX ports open for entry of foreign ships is issued by the Presidential Decree in Notice to Navigators.
3. The establishment of military ports is regulated by XXX legislation.

Article 71

1. The port has the Marine Administration of the port, which is a part of the Marine Administration of XXX.
2. The activities of Marine Administration of the port are regulated by XXX legislation and the Provisions on the Marine Administration of the port, approved by the Marine Administration of XXX.

Article 72

1. The land territory of a seaport comprises lands allocated to the port. The water territory of a port comprises the expanses of water allocated to the port.
2. The piers, hydrotechnical facilities, lighthouses, navigational signs and port territory are state property of XXX.
3. The allocation of land and water areas for a port, and also the removal of these areas is effected in accordance with procedure established by the XXX legislation.

Article 73

The Marine Administration of the port provides facilities and property (specified in Article 72.2) for lease to persons and corporate bodies (stividor, freight forwarding and other enterprises) for operations defined in Articles 70.1, 75.1 and 75.2 in accordance with XXX legislation.

Article 74

The port provides the necessary premises for the state customs, immigration and sanitary authorities and for the Harbourmaster's Office for free, and creates proper conditions for their work.

Article 75

1. Within the land and water territories allocated to it, the seaport effects the loading, unloading and handling of ships entering the port, transport and forwarding operations involving cargoes, transloading of cargoes to sea transport from other forms of transport and vice-versa, passenger services, and also transport of cargo, passengers, luggage and mail.
2. The port effects the loading and unloading of ships in the order of their arrival in port. An exception to this is permitted for regular line ships and ships suffering accident or in distress.
3. The list of operations and services provided by XXX ports is announced by the Marine Administration of XXX.
4. A payment is exacted for the performance of operations and services (ship, pilot, anchoring, mooring, berthing, towage, sanitary services and Marine Administration fees) by the seaport (Marine Administration of the port) at rates approved by the Marine Administration of XXX.

5. The companies possessing territories may in accordance with the procedures set up technical facilities for perform the operations.

Article 76

Seaports, in accordance with the requirements of the XXX Marine Administration, are responsible for fulfilling the following functions for ensuring safety of navigation and order in port:

- a) Ensuring safe moorage and handling of ships;
- b) Maintaining hydrotechnical structures in sound condition;
- c) Maintaining communications systems and electronic and radio navigation facilities in the port's possession in working condition;
- d) Maintaining navigational signs in the port's possession in sound condition;
- e) Maintaining declared depths;
- f) Defining the areas where use of tugs is compulsory;
- g) Ensuring cleanliness and order on the waters and grounds and complying with requirements for protection of the environment;
- h) Receiving from ships oil-contaminated and foul waters, rubbish and other substances harmful to the environment and health;
- i) Rendering assistance to those in distress.

Article 77

1. A Marine Administration of the port operates on the basis of its statute and the port's Regulations, to be approved by the Marine Administration.
2. Within the confines of its borders the operator bears responsibility for the cargo from the time it was taken into its jurisdiction until it is conveyed or presented to the recipient authorised to receive it or to another carrier.
3. The operator incurs liability for detriment resulting from loss, damage or delay in handing over the cargo.

Article 78

1. Agency handling of ships in the seaport is performed only by specialised agency companies which are registered in XXX and meet minimum international standards for agency companies.
2. Agency companies are obliged to levy all the port charges, present a single disbursements account and make all further payments through it.

Article 79

1. Surveying services in port are provided by special companies registered in XXX and staffed by marine experts.
2. In the ports of XXX the freight forwarding services are performed by special companies registered in XXX.

CHAPTER V THE HARBOURMASTER

Article 80

1. State supervision of compliance with navigational safety is exercised by the Harbourmaster of the seaport, who heads the Harbourmaster's Office, which forms part of the organisation of the Marine Administration and is subordinated thereto, acts in accordance with the Statute on the Harbourmaster's Office, as approved by the XXX Marine Administration, possesses a seal, pennant and independent balance.
2. The harbourmaster is entrusted with the performance of the following functions for ensuring the safety of navigation and order in port:
 - a) State supervision of compliance with the laws and regulations on navigational safety and international conventions aboard ship, including fishing vessels and special vessels, regardless of flag and affiliation;
 - b) Registration of ships, not subject to registration in XXX State Ship's Register, in the XXX State Ship's Directory;
 - c) Verification of ship's papers and also crew's diplomas and certificates;
 - d) Registration of arrival of ships(including fisheries) in port and departure from port regardless of their flag and affiliation;
 - e) Direction of the pilotage service, when necessary assignment of compulsory pilot escort in the regions not requiring compulsory escorting;
 - f) Issue of permits for raising property sunk at sea, and also for carrying out construction, hydrotechnical and other works within the land and water territory of the port;
 - g) Interaction with the rescue coordination centre for rescuing people and ships in distress;
 - h) Supervision of correct storage and loading operations involving dangerous cargo in port.

Article 81

1. The person who may be a harbourmaster would be a citizen of the Republic of XXX having a marine navigational education, the title of captain on ships of over 1600 gross tonnes capacity and not less than five years' practical experience of work in the position of captain.
2. A harbourmaster is appointed and relieved of his post by the Chief of the Marine Administration.

Article 82

1. Every ship regardless of flag and affiliation is obliged to obtain permission from the harbourmaster before leaving port.
2. The harbourmaster refuses permission to leave port in the following cases:
 - a) the ship's unseaworthiness,
 - b) breach of requirements for her loading, provisioning or composition of crew, and in the event of other defects of the ship creating a threat to safety of navigation, the health of people aboard the ship or to the environment;
 - c) in cases of breach of the requirements regarding ship's papers;
 - d) non-payment of due charges and penalties.

Article 83

1. Ships waiting in port and persons on the port's territory are obliged at the harbourmaster's request to make available floating or other technical facilities in their possession for rescuing persons and ships in distress and eliminating sea pollution.
2. The harbourmaster's instructions, within his competence, on questions of ensuring safety of navigation and order in port are binding on all ships, corporate bodies and persons in port.
3. In the event of breach of navigation safety and port rules, the harbourmaster has the right to take administrative measures in accordance with XXX legislation.

Article 84

1. A ship or cargo may be detained in the seaport by the harbourmaster
 - a) at the request of a person having a claim based on general average, salvage, contract for carriage of cargo, collision of ships, non-payment of charges or other damages;
 - b) for port claims arising from damage to port structures, other property located in the port and navigational equipment;
 - c) until the ship owner or cargo owner provides adequate security.
2. Liability for damages caused by unjustified detaining of a ship or cargo is borne by the persons at whose request the detaining was carried out.

Article 85

1. The harbourmaster's instruction to detain a ship or cargo in view of claims is valid for a period of three days, excluding the holidays established in accordance with XXX legislation. If in the course of this period the court of law or arbitration has not taken the decision to arrest the ship or cargo, they are to be released immediately.
2. Ships in the ownership of a foreign state are not liable to be detained with regard to claims of a property nature, if these ships are used exclusively for state service, except for cases envisaged by the civil procedural Code of XXX.

Article 86

1. The regulations for navigation within the port water territories and approach and departure from the seaport are established by the harbourmaster.
2. The harbourmaster lays down the order of ships' traffic in ports and at their approaches by agreement with authorised persons of military ports and ship repair enterprises having water territories contiguous with that of the seaport.

CHAPTER VI MARINE PILOTAGE SERVICE

Article 87

1. For the purposes of ensuring navigational safety, the escorting of ships at the approaches to XXX seaports and within these ports is carried out exclusively by state sea pilots, regardless of the ship's flag and Administrative affiliation and ownership.
2. The statute on the sea pilotage service is approved by the XXX Marine Administration. A port's pilotage service is subordinate to the harbourmaster, who appoints and discharges the pilot.

Article 88

State marine pilots should be XXX citizens possessing a valid diploma not lower than that of captain of ships of 1600 gross tonnes capacity, who have passed exams in accordance with a set curriculum of the qualifications commission of Marine Administration and who are medically fit for work in this field, knowing the English language sufficiently for the command of a ship.

Article 89

1. The XXX Marine Administration in agreement with the ministries and Administrations concerned establishes the areas of compulsory and voluntary pilot escort and the categories of ships exempted from compulsory escort, and makes this generally known in enactments, sailing charts and notices to navigators.
2. In areas of compulsory pilot escort a ship is not entitled to sail without a state marine pilot.
3. In places where pilot escort is not compulsory under existing regulations the captain is entitled to take a pilot on board if he deems it necessary; the captain reserves the right to refuse the pilot service, if he deems it necessary.

Article 90

1. Whilst escorting ships the pilot is obliged to watch the condition and correctness of the fairway enclosure and the state of onshore navigational signs and immediately inform the harbourmaster of any changes in the fairway and any sea accidents involving the ships being escorted.
2. The pilot is obliged to draw the attention of the captain of the ship being escorted to any breaches he has noticed against the rules of navigation, binding regulations and other rules, and demand their correction, and if the captain does not fulfil these and other legitimate demands of the pilot, the pilot should immediately inform the harbourmaster of this.

Article 91

The ships' pilotage times are determined by the harbourmaster and announced in the port regulations. The harbourmaster may ban the piloting of ships when safe escort is hampered by the state of the weather or sea (poor visibility, storm, earthquake etc.), and also in the event of other special circumstances creating a danger to navigation.

Article 92

Liability for marine accidents occurring through the fault of state marine pilots while carrying out their service duties is borne by the harbourmaster's office to which the pilot is subordinated.

The liability is limited to the amount of average fund, consisting of 10 per cent from the pilotage service fees, collected within the calendar year prior to the accident.

Article 93

1. When a pilot is called out, the pilotage service is obliged to immediately send the ship a state marine pilot, having notified the ship's captain of this. If the pilot cannot be sent immediately, the pilotage service is obliged to inform the ship's captain when the pilot will arrive.
2. The state marine pilot arriving aboard the ship to carry out his duties may be accompanied by a person undergoing training necessary for taking up the post of pilot (trainee).

Article 94

The ship's captain is obliged to ensure quick and safe reception to the pilot and trainee on board the ship and provide them with free separate cabin and food on a par with that of the members of the ship's staff.

Article 95

1. The pilot coming aboard ship is obliged to present pilot identification document and hand the captain the pilot's ticket of the form laid down by the XXX Marine Administration.
2. The captain has no right to receive the pilot without presenting his pilot identification document and pilot's ticket.
3. The captain notes on the ticket the place and time of the beginning and end of pilotage and, if necessary, includes remarks concerning the pilot's escorting of the ship. The captain authenticates the data and remarks on the ticket with his signature.

Article 96

The pilot is not entitled without the captain's consent to leave the ship before casting anchor or mooring in a safe place, or taking the ship out to sea or being replaced by another pilot.

Article 97

1. The presence of the pilot aboard ship does not exempt the captain from liability for command of the ship.
2. If the captain leaves the command bridge he is obliged to indicate to the pilot a person in command of the ship in his absence.

Article 98

1. If the captain accepts the pilot on board but acts contrary to his recommendations the latter is entitled in the presence of a third person to refuse to continue to escort the ship. The pilot is entitled to demand that this should be noted down on the pilot's ticket. But even after refusing to escort the ship the pilot is obliged to remain on the bridge and he is obliged to give the captain any information he may require that is necessary for safe navigation. If the captain asks the pilot to resume pilotage of the ship the pilot is obliged to do so.
2. If in any doubt as to the correctness of the pilot's recommendations the captain is entitled to dispense with his services. However, in an area where pilotage is compulsory, the captain should if possible halt the movement of the ship until the arrival of another pilot.

Article 99

Ships using the services of state marine pilots are charged a pilot's fee, whose rate and procedure for charging is determined by the XXX Marine Administration.

Article 100

A captain who calls out a pilot and after the latter's arrival refuses his services, is obliged to pay in full the pilotage charge due for the guidance for which the pilot was called out.

Article 101

1. For declaring incorrect information on a pilot's ticket a ship's captain is obliged to pay a penalty amounting to double the rate due for pilotage, regardless of the liability under the law for the consequences which may occur from incorrect information.
2. The pilot's ticket should as a minimum include:
 - a) name of the ship;
 - b) flag of the ship;
 - c) ship-owner, address;
 - d) GRT, NRT;
 - e) deadweight;
 - f) length, width, height of board;
 - g) draught;
 - h) name and quantity of cargo;
 - i) completed job information.

Article 102

A ship's captain is obliged to pay a special remuneration amounting to a second pilotage rate in the event of the pilot being detained aboard ship for more than two hours on account of the ship's and agent's liability for delay unless the delay was caused by *force majeure*.

Article 103

If the pilot (pilot and trainee) is carried away by the ship he is escorting beyond the area served by him the captain is obliged to compensate the pilot (pilot and trainee) for expenses of returning to his place of service (return passage, expenses and board and lodging in an hotel) and also pay for every 24-hour period.

Article 104

The pilotage charge, special remuneration and penalties, in accordance with Marine Administration procedures, are levied by the ship's agent and are paid into the revenue of the harbourmaster's office in accordance with approved procedure.

CHAPTER VII PROPERTY SUNK AT SEA

Article 105

The raising and removal of property (ships, their fragments, equipment, cargoes etc.) sunk within the territorial sea or inland sea waters of XXX, (including property stranded in shallows, on banks, rocks etc.), is effected in accordance with the provisions of the present Code.

Article 106

1. The owner of sunken property must immediately notify the harbourmaster of the nearest XXX port of this.
2. The harbourmaster, in coordination with the state bodies concerned, fixes a time limit adequate to the circumstances for raising the property and lays down the procedure for these operations and informs the owner of this.

Article 107

1. In cases where the sunken property creates an obstacle to navigation, marine industries, hydrotechnical or other operations, to the life or health of people or pollution of the environment, the owner is obliged to immediately inform the nearest port of the occurrence and, at the harbourmaster's request, raise the property in the shortest time possible.
2. If the owner of the sunken property is not known, the harbourmaster publishes the deadline set for raising the sunken property in notices to navigators. At the same time if the flag of the sunken ship is known the harbourmaster also sends the relevant notification to the XXX Ministry of Foreign Affairs.

Article 108

The harbourmaster is entitled to forbid the owner to raise the sunken property with his own facilities and the facilities of the ship raising organisation selected by him, if the conduct of such operations creates a threat to navigation, people's life or health and pollution of the environment. In this case the raising of the property is organised by the port at the expense of the owner of the property.

Article 109

If the sunken property poses a direct threat to navigational safety, people's life or health or causes pollution of the environment, or the owner of the sunken property fails to raise it by the deadline fixed by the harbourmaster the port is entitled, at the expense of the owner of the sunken property, to take the necessary measures to raise it immediately, and if need be, to destroy or remove it by other means.

Article 110

The raising and removal of sunken military property is effected by the XXX Naval Forces in coordination with the XXX Marine Administration.

Article 111

The owner of sunken property loses the right to it if he does not make a declaration or raise the property by the deadlines envisaged by the present Code in accordance with the conditions of Article 112 Part I.

Article 112

1. Property raised by the port may be claimed by its owner within a period of two years from when the property was actually raised. At the same time the port must be compensated for the cost of raising the property and other expenses and losses incurred in connection therewith.
2. If the raised property has been disposed of by the port owing to the impossibility or inexpediency of storing it, the owner of the property has the sums of money made from its disposal returned to him after deduction of all expenses and losses incurred by the port in connection with the raising, storage and disposal of the property. If the sum made from disposal of the raised property does not cover all the port's expenses and losses, the owner of the property is obliged to reimburse the port for them.
3. Declining sunken or raised property does not exempt the owner from the obligation to reimburse the port for the expenses and losses.

Article 113

Sunken property raised by chance must be handed over to the nearest XXX seaport. In this case the person placing the property at the port's disposal is paid a remuneration amounting to half of the value of the property.

CHAPTER VIII CONTRACT FOR MARINE TRANSPORT OF CARGO

Article 114

1. A contract for marine transport of cargo signifies any contract under which the carrier (managing owner) undertakes for payment of freight to carry cargo by sea from one port to another and hand it over to the recipient, and the charterer undertakes to pay the set payment (freight) for the transport in written form.
2. Persons who have concluded a marine transport contract with one another (charterparty etc.) in written form are recognised as charterer and managing owner.
3. In accordance with the Article 31.4 of the UN Convention on “Carriage of goods by sea”, in XXX two conventions: Hague-Wisby Rules and Hamburg Rules are in force.

Article 115

1. The main particulars detailed on a charter party are:
 - a) the names of the parties;
 - b) specifications of the ship;
 - c) specification of cargo;
 - d) port of departure and destination;
 - e) amount of freight payment;
 - f) main obligations of the parties and conditions of transportation.
2. The charterparty may by the parties' agreement include other conditions and reservations.
3. The charterparty is signed by the managing owner (carrier) and charterer or their authorised representatives.

Article 116

1. Acceptance of cargo for transport or for importation may be forbidden only in exceptional cases by the XXX Marine Administration, with notifying the President of XXX and other interested parties.
2. A ban, temporary suspension or restriction of acceptance of cargo may be introduced for transport on certain routes, from certain ports or to certain ports. The harbormaster immediately notifies the senders of the cargoes and other interested organisations.
3. In the event of phenomena of the nature of natural calamities, shipwreck and accident causing interruption of traffic, and also in the event of declaration of quarantine, the acceptance of cargoes may be temporarily suspended or restricted by order of the harbourmaster, with notice of this being immediately given to the XXX Marine Administration, which fixes the duration of the suspension and restriction of acceptance of cargo and publishes information in the notices to navigators.

Article 117

The following rules of the present Chapter apply unless otherwise stipulated by the contract for marine transport of cargo.

Article 118

1. Legal transactions between carrier and recipient are determined by the bill of lading or sea waybill.
2. Conditions of marine transport not stipulated on the bill of lading or sea waybill are binding on the recipient if the bill of lading or sea waybill contain any reference to a marine transport contract in which they are stipulated.

Article 119

1. A "bill of lading" signifies a document confirming the contract for marine transport and acceptance or loading of the cargo by the carrier, and whereby the carrier undertakes to hand over the cargo against this document.
2. The indication in the document that the cargo should be handed over to the order of a named person or to order or to the bearer constitutes such an obligation.

Article 120

1. After accepting the cargo for transportation the carrier of the cargo is obliged to hand the sender the bill of lading (or sea waybill) which constitutes proof that the carrier has accepted the cargo indicated on the bill of lading.
2. The carrier may hand over a document other than a bill of lading, confirming receipt of the cargo for transportation. This document constitutes the main proof of conclusion of the contract for marine transportation and the carrier's acceptance of the cargo as described in the document.
3. The bill of lading is formulated on the basis of a document signed by the sender which should contain information including that indicated in Points 121.a-h of the present Code.
4. The sender is liable to the carrier for any consequences resulting from incorrect, inaccurate or incomplete information indicated in the aforesaid document.

Article 121

Indicated on the bill of lading are:

- a) The general nature of the cargo, the main markings necessary for identification of the cargo, direct indication - in the appropriate cases - regarding the described nature of the cargo, indication of the number of items, objects and weight of the cargo or its quantity specified by other means, with all information indicated as presented by the cargo sender;
- b) External state of the cargo;
- c) Name of the carrier and location of his commercial enterprise;
- d) Name of the cargo sender;
- e) Name of the cargo recipient: Name of the recipient (nominal bill of lading) or indication that the cargo is handed over to the order of named person (order bill of lading) of the bearer (bearer bill of lading)
- f) Port of loading as per marine transportation contract and date of acceptance of cargo by carrier in port;
- g) Port of unloading as per marine transport contract;
- h) Number of bill of lading originals if more than one;
- i) Indication that the transportation is regulated by the provisions of the Convention on unification of certain bill of lading rules 1924 (Hague rules) or the UN Convention on marine transportation of cargo 1978 (Hamburg rules);
- j) Indication in the appropriate cases that the cargo should or may be carried on deck;

- k) Freight sum due for payment by cargo recipient or other indication that freight should be paid by him;
- l) Place of issue of bill of lading;
- m) Signature of carrier or person acting on his behalf.

Article 122

The carrier is obliged to hand the sender several copies of the bill of lading of the same content, with each of them containing a note of the number of copies of the bill of lading that have been made out. After the cargo has been handed over as per one of the copies of the bill of lading the remaining copies lose their force.

Article 123

The bill of lading is transferred in compliance with the following rules:

- a) A nominal bill of lading may be transferred as per endorsed names or in other form in compliance with the rules laid down for transfer of a request for payment;
- b) An order bill of lading may be transferred as per endorsed names or as per blank endorsements;
- c) A bill of lading made out to the bearer may be transferred by hand.

Article 124

- 1. The sender is entitled to ask:
 - a) for the cargo to be handed back in the port of dispatch before the ship's departure;
 - b) for the cargo to be handed over in an intermediate port;
 - c) for cargo be handed over to a person other than the one indicated in the bill of lading on condition that all copies of the bill of lading issued to the sender are submitted and in compliance with the provisions of the present Code on renunciation of sea transport or of the appropriate security.
- 2. Any legitimate holder of all copies of the bill of lading or sea waybill issued to the sender of the cargo has the same entitlement.

Article 125

- 1. Cargoes requiring packaging and wrapping to protect them from loss, shortfall and damage, should be presented for transport in sound packaging and wrapping ensuring the complete soundness of the goods during transport and transloading.
- 2. Each item of cargo should be fully and clearly marked in accordance with the regulations for sea transport of cargoes.

Article 126

- 1. The carrier is obliged in good time, before the start of the voyage:
 - a) to place the ship in seaworthy condition,
 - b) to ensure the ship is technically fit to sail,
 - c) to fit her out properly and supply her with everything necessary
 - d) to make up the full complement of the crew,
 - e) to place the holds and all other parts of the ship where cargo is carried in a condition ensuring appropriate reception, carriage and soundness of the cargo.

2. The carrier does not incur liability if he can prove that the unseaworthy condition of the ship was caused by shortcomings which could not be revealed in spite of him showing due care (latent defects).
3. No agreement by the parties is valid if it contravenes the first part of the present Article.

Article 127

The sender should convey to the carrier in good time all documents concerning the cargo as may be required by port, customs, sanitary and other regulations, and is liable to the carrier for any losses occurring as a result of not conveying the goods at the proper time or incorrect or incomplete documents.

Article 128

If the cargo is to be carried on a specified ship it may be loaded on another ship only with the consent of the sender or charterer except in cases of transloading through technical necessity arising after the start of loading.

Article 129

The cargo is stowed on the ship at the discretion of the captain, but may not be kept on deck without the sender's written consent, except for cargoes permitted for transport on deck under the existing regulations and practice. The carrier bears responsibility for correct stowing, fastening and separation of cargoes on board ship. The sender's indications concerning loading, fastening and separation of the cargo are binding on all corporate bodies and persons carrying out cargo operations.

Article 130

Cargoes may be carried in a lighter sealed by the sender, a separate ship's compartment or container.

Article 131

The time in which the cargo should be loaded on board ship or unloaded from the ship (lay days) is determined by the parties' agreement, and in the absence of any such agreement, by the standard regulations adopted in the port of loading/unloading.

Article 132

1. By the parties' agreement provision may be made for additional time in which the ship awaits completion of cargo operations after expiry of the deadline for loading/unloading (demurrage) and for rate of payment of demurrage charge to the carrier and also reward for completion of loading/unloading before expiry of lay days (dispatch).
2. In the absence of any agreement by the parties as envisaged in the first part of the present Article the duration of the demurrage and the rate of payment to the carrier for idling, and also the rate of reward to the sender or charterer for completing loading/unloading ahead of schedule is determined in accordance with the deadlines and rates normally adopted in the particular port.
3. In the absence of indicated rates, the payment for idling is determined by the expenses of maintenance of ship and crew and the reward for ahead of schedule completion of loading/unloading comes to half the rate of payment for idling.

Article 133

In the course of a ship being loaded the carrier is entitled upon the expiry of demurrage time to claim any damages caused to him by the continued detention of the ship and set sail even if all the agreed cargo has not been loaded aboard the ship for reasons not dependent on the carrier. At the same time the carrier retains the right to receive the full freight payment.

Article 134

1. If the whole ship has been made available for transport of the cargo the captain is not entitled to refuse to accept cargo delivered before expiry of lay days or demurrage time if the parties have agreed on this, even if the reception and stowing of the cargo may delay the ship beyond the set deadline.
2. The sender is obliged to compensate the carrier for losses caused by each extra day of the ship's detention beyond the demurrage time.
3. In cases where the whole ship has not been made available for transport of the cargo, the captain is entitled before expiry of the agreed lay days (or lay days and demurrage) to refuse to accept cargo which because it was presented late cannot be loaded aboard properly and without damage to other cargo without delaying the ship. At the same time the carrier retains the right to receive the full freight payment.

Article 135

If the whole ship or part of her or certain of the ship's quarters are made available for transport of the cargo the sender may demand the removal of other cargo from the whole ship, part of the ship or ship's quarters made available to him, in the port of departure or in any port the ship may visit if the whole ship has been made available to him. If the other cargo is not removed from the ship in good time the sender is entitled to demand the corresponding reduction in the freight payment and also compensation for the losses he has borne as a result.

Article 136

1. If flammable or explosive cargo or cargo which is inherently at all dangerous is presented with wrong description and on accepting it the carrier cannot ascertain its properties by external inspection, the cargo may be unloaded at any time by the carrier or destroyed or rendered harmless as circumstances may require without compensation to the sender for the losses involved.
2. The sender incurs liability for any losses caused to the carrier or third persons in connection with carriage of the said cargo. The freight for transport of such cargo is not returned and if it was not paid on dispatch, the carrier may claim it in full.

Article 137

If the cargo indicated in Article 136 of the present Code, loaded with the carrier's knowledge and consent, becomes a danger to the ship, to other cargo or the people aboard the ship, then the carrier is entitled to treat such cargo as per the first part of Article 136 of the present Code. In this case the sender does not incur liability towards the carrier for losses caused in connection with the transport of the said cargo, with the exception of general average. The carrier is entitled to a sum of the freight proportional to the actual distance the cargo had been transported before it was halted.

Article 138

If the sender has been granted the whole ship for transport the carrier is obliged to sail at the sender's request even if the whole cargo has not been loaded. In this case the carrier retains the right to the full freight payment.

Article 139

If the value of the loaded cargo does not cover the freight and other expenses of the carrier involving the cargo, and the sender did not pay the freight in full before the ship's departure and did not provide additional security, the carrier is entitled to cancel the contract before the ship's departure and demand payment of half the agreed freight, payment for any idling, and also compensation of the carrier's other expenses with regard to the cargo. Unloading such cargo is effected at the sender's expense.

Article 140

1. If the whole ship has been made available for transport of cargo the sender is entitled to repudiate the contract with payment of:
 - a) Half the full freight and also payment for any idling and carrier's expenses with regard to the cargo and sums not included in the total freight payment, and if the sender's repudiation came before the expiry of lay days or demurrage set for loading or before departure of the ship on her voyage, according to which of the two came earlier;
 - b) Full freight and other sums indicated in Point 140.1.a of the present Code if repudiation came after one of the times mentioned in Point 140.1.a of the present Code and the contract was concluded for one voyage;
 - c) Full freight for the first voyage, other sums indicated in Point 140.1.a of the present Code and half the freight for the remaining voyages if the repudiation came after one of the times mentioned in Point 140.1.a of the present Code and the contract was concluded for several voyages.
2. If the sender repudiates a contract for marine transport of cargo before the ship's departure on a journey the carrier is obliged to hand the cargo over to the sender even if unloading could detain the ship beyond the set deadline.
3. If the sender repudiates the contract for marine transport of cargo during the voyage he is entitled to demand that the cargo be handed over only in the port of destination where the ship is to put in under the contract for marine transport, or in a port where she puts in by force of necessity.

Article 141

1. If under a contract for marine transport of cargo the sender was not granted the whole ship then he may repudiate it only on condition of payment of the full freight, charge for any idling and compensation of the carrier's expenses with regard to the cargo not included in the freight sum.
2. The carrier is obliged at the sender's request to hand over the cargo before its delivery to port of destination only in the event of this not causing any detriment to the carrier and other senders of cargo.

Article 142

1. Each of the parties is entitled to repudiate the contract for marine transport of cargo without compensation of any losses caused thereby to another party in the following cases arising before the ship's sailing from her port of departure:
 - a) Act of war or other action threatening danger of seizure of ship or cargo;
 - b) Blockade of port of departure and/or destination of the cargo;
 - c) Detention of ship on the orders of the authorities for reasons not dependent on the parties to the contract;
 - d) Requisition of the ship for the state's special requirements;
 - e) State authority's ban on taking the cargo designated for transport out of port of departure or ban on bringing it into the port of destination.
2. Events envisaged in Points 142.1.c and 142.1.d of the present Code may not serve as grounds for repudiating a contract for marine transport of cargo without compensation to the other party for losses if the delay is foreseen as being short term.
3. In cases envisaged in the present Article the carrier does not bear expenses of unloading.

Article 143

In consequence of the onset of any of the circumstances listed in Article 142 of the present Code any of the parties may also repudiate the contract during the voyage. In this case the sender compensates the carrier for all losses borne by him in connection with the cargo including the unloading expenses and also the freight in proportion to the actual distance the cargo was transported.

Article 144

1. The contract for marine transport of cargo is terminated without repudiation by the parties and without one party's obligation to compensate the other for losses caused by the termination of the contract, if following conclusion of the contract and before the ship's departure from its place of loading, as a result of circumstances not dependent on the parties:
 - a) The ship perishes or is seized by force;
 - b) The ship is declared unseaworthy;
 - c) Specifically described cargo perishes;
 - d) Cargo definable by generic characteristics perishes having been handed over for loading and sender does not manage to hand over other cargo in place of the perished cargo.
2. The contract for marine transport of cargo is terminated as a result of the above circumstances also during a voyage, with the freight falling due to the carrier in proportion to the actual distance transported, depending on the quantity of cargo salvaged or handed over by the carrier.

Article 145

1. If as a result of a ban by the authorities or natural disaster or for other reasons not dependent on the carrier, the ship is unable to enter the port of destination, the carrier is obliged to immediately inform the sender of this.
2. If after a reasonable period of time from the moment the notification was sent no instructions have arrived from the sender about what to do with the cargo, the captain is entitled to unload the cargo in one of the nearest ports at his discretion or return the cargo to the port of dispatch, considering that in the captain's opinion it would seem more advantageous to the sender.

3. If the whole ship was not made available for transport, the captain should unload the cargo which cannot be delivered to the port of destination in another port in accordance with the sender's instructions. If no instructions are received within three days of departure the captain is entitled to unload the cargo in one of the nearest ports at his discretion, notifying the sender of this. The captain is entitled to act in this way in the event of it being impossible to fulfil the sender's instructions without detriment to the owners of other cargoes on board the ship.
4. The sender is obliged to compensate the carrier for any expenses involved in waiting for the sender's instructions for a reasonable period of time and also any expenses regarding the cargo and to pay the freight in proportion to the actual distance the cargo has been transported.

Article 146

The carrier is obliged to deliver the cargoes by the set deadlines and if they have not been set - by usually accepted deadlines.

Article 147

It is not considered a breach of a contract for marine transport of cargo if the ship makes any deviation from its planned route for the purpose of saving people, ships or cargoes at sea, nor is any other reasonable deviation unless it is caused by the carrier's misconduct;

Article 148

The cargo is handed over in the port of destination:

- a) On a nominal bill of lading - to the recipient indicated on the bill of lading or to the person to whom the bill of lading was transferred by named endorsement or in other form in compliance with regulations laid down for transferring a demand for payment;
- b) On an order bill of lading - to the sender or recipient depending on whether the bill of lading is made out "to order of sender" or "to order of recipient", and if the bill of lading has endorsements - to the person coming last in an unbroken series of endorsements, or to the bearer of the bill of lading on which the last endorsement is an endorsement in blank;
- c) On a bill of lading made out to the bearer - to the bearer of the bill of lading.

Article 149

1. The recipient and carrier are each entitled to require an inspection and/or check of the quantity of the cargo before it is handed over. The expenses incurred thereby are borne by whomsoever demanded the inspection and/or check of its quantity.
2. The above mentioned expenses are to be reimbursed by the carrier if proved to be at fault.

Article 150

1. If when accepting cargo being transported under a bill of lading the recipient failed to inform the carrier in writing of any shortfall or damage to the cargo it is considered, since not otherwise proven, that the recipient received the cargo in accordance with the conditions of the bill of lading.
2. If the cargo was inspected and checked by the recipient jointly with the carrier the recipient may forego making a statement as indicated in the first part of the present Article.
3. If the loss, shortfall or damage failed to be detected by the usual method of accepting the cargo, then the statement to the carrier may be made by the recipient within three days of receiving the cargo.

Article 151

In the event of loss, shortfall or damage to the cargo for reasons for which the carrier does not bear responsibility, the freight is paid in full. In cases provided for by the present Article the freight is paid in proportion to the distance covered.

Article 152

1. All payments due to the carrier are paid by the sender of the cargo (charterer). In cases covered by the sender's (charterer's) agreement with the carrier, and in coastal transport in accordance with regulations valid in XXX sea transport, the obligation of payment may be transferred to the recipient.
2. On receipt of the cargo, if payment has not been made already, the recipient is obliged to pay the carrier the freight due and payment for idling, compensate the carrier for his expenses regarding the cargo, and in the event of general average - make the average payment or provide the necessary security.
3. The carrier may decline to hand over the cargo until payment of the sums or provision of security.
4. The carrier has no right to claim payments not received after the cargo handover, except in cases, when he could not hold the cargo for reasons beyond his control.

Article 153

1. If the whole ship was not made available for transport of the cargo and the recipient failed to claim the cargo in the port of destination, failed to dispose of it or renounced it, the carrier is entitled, after notifying the sender, to hand the cargo over for storage in a warehouse or other reliable place at the expense and risk of the sender.
2. If the whole ship was made available for transport of the cargo, in the event of the recipient not appearing in the port of destination or refusing to accept the cargo, the captain is obliged to notify the sender of this immediately. The captain unloads the cargo and hands it over to the warehouse only on the expiry of the deadline for unloading and demurrage and on condition that other instructions do not come from the sender before these deadlines. The time spent by the carrier in handing over the cargo for storage is regarded as ship's idling time.
3. If within two months of the day the ship arrived in port the cargo handed over for storage is not claimed and the sender does not pay the carrier all sums of money due for the said transport operation, the carrier is entitled to sell the cargo. Unclaimed perishable cargo may be sold before expiry of the said deadline. The carrier informs the sender of the sale of the cargo
4. In XXX seaports deadlines and procedure for storage of cargoes before their acceptance by the recipients, and also the procedure for sale of cargoes not claimed by their recipients, are determined by the regulations issued by the XXX Marine Administration.

Article 154

1. In the event of the accumulation in XXX seaports of cargoes carried in coastal traffic because they have not been removed on time by the recipients through their own fault, the payment for storage of these cargoes in ports may be increased by up to a multiple of three.
2. The increased payment for storage is introduced no earlier than 24 hours after the corporate body or person from whom the increased payment is to be exacted has been given written notice of the increase.

Article 155

1. Sums earned from the sale of cargo after deduction of sums due to the carrier, are placed on deposit with the carrier for remittance to whomsoever they may belong.
2. Should the sums earned from sale of the cargo be found insufficient to cover the payments due to the carrier and expenses of storage and sale of the cargo, the carrier is entitled to recover the deficient sums from the sender.
3. If in the course of six months from the day of sale of the cargo no one claims his entitlement to the sum earned from its sale, then this sum, after deduction of the payments due to the carrier, is paid into the XXX budget.
4. The sum earned from sale of undocumented cargo is paid to the carrier to cover his losses from meeting claims connected with shortfall of cargoes.

Article 156

1. The carrier is liable for loss, shortfall and damage to cargo accepted for transport, unless he can claim that the loss, shortfall or damage were not his fault, but occurred in particular as a result of:
 - a) *Force majeure*;
 - b) Occurrence of perils and accidents at sea and in other navigable waters;
 - c) Fire, occurring not through the fault of the carrier;
 - d) Rescue or coverage of rescue of human lives, ships and cargoes;
 - e) Actions or orders of the authorities (detention, arrest, quarantine etc.);
 - f) Act of war, terrorist acts, civil commotion;
 - g) Action or negligence of sender or recipient;
 - h) Latent defects of cargo, its properties or natural loss not, however, exceeding established standard levels;
 - i) Externally imperceptible defects in packaging and wrapping of cargo or fastening of timber in a raft;
 - j) Deficient or unclear marking of cargo;
 - k) Strikes or other circumstances causing complete or partial suspension or limitation of work.
2. The carrier's liability under the present Article starts as soon as the cargo is accepted for transport and ends as soon as it is handed over.
3. Agreements not in accordance with the regulations of the present Article are invalid, except for agreements on liability from the moment the cargo is accepted before it is loaded aboard and up to the moment the cargo is handed over after being unloaded from the ship.

Article 157

1. For loss, shortfall, damage or spoiling of cargo caused by the action or negligence of persons during loading, stowing, transport, unloading or handing over of cargo, the carrier incurs liability under the regulations of Article 156 of the present Code.

Article 158

The carrier does not incur liability for shortfall of cargo arriving in the port of destination:

- a) In sound ship's compartments, lighters or containers with sender's seals intact;
- b) In sound, intact packaging without traces of being opened *en route*.
- c) Accompanied by the sender's or recipient's escort, unless the recipient can prove that the shortfall of cargo occurred through the fault of the carrier.

Article 159

1. For detriment resulting from loss or damage to cargo the carrier incurs liability at the following rates:
 - a) For loss or shortfall of cargo - to the sum of the actual value of the missing cargo;
 - b) For damage or spoiling of cargo - to the sum by which the cargo's value has diminished.
 - c) The carrier also returns the freight he has received unless it forms part of the price of the lost or missing cargo.

Article 160

1. The actual value of the lost or deficient cargo is determined by the prices valid at port of destination at the time when the ship arrived or should have arrived there, and if these prices cannot be determined, then by the prices valid at the port and time of dispatch of the cargo with the addition of transport expenses.
2. From the compensation for lost, deficient or damaged cargo, are deducted expenses connected with transport of the cargo (payment of freight, customs duties etc.), which should have been paid by the cargo owner but were not paid owing to the shortfall or damage to the cargo.

Article 161

1. If the value of the cargo was not declared and included on the bill of lading, the compensation for a deficient or damaged item or unit of cargo may not exceed 835 International Monetary Fund units of accounts or 2.5 units of accounts per kilogram of gross mass of deficient or damaged cargo depending on which sum is the higher, excepting the value of the container or other transportation device of the sender (charterer), the value of which is determined in accordance with Article 162 of the present Code.
2. An agreement on reduction of the said sums is not valid.
3. The carrier is not entitled to limited liability envisaged in the first part of the present Article, if it is proven that the loss, shortfall or damage were the result of act or neglect of the carrier displayed with the intention of causing such loss, shortfall or damage, or through presumption, with the awareness of the possibility of causing detriment.
4. The carrier's employee or agent is not entitled to make use of the regulations envisaged in the present Chapter on limitation of liability, if it is proven that the shortfall, damage or spoiling were the result of the act or neglect of that employee or agent, displayed with the intention of causing such detriment, or through presumption, with the awareness of the possibility of causing detriment.
5. If the bill of lading indicates the number of items or units of the cargo located in container or on other device, then the number of items or units of cargo for the purposes of the present Article are taken as per the bill of lading.
6. If the bill of lading does not indicate the number of items or units of cargo located in container or on other device, the quantity of cargo in the container or on other device is considered as one item or one unit of cargo.

Article 162

For loss or damage to container or other device of the sender (charterer) the carrier incurs liability at the following rates:

- a) For loss of container or device - to the sum of its actual value taking into account effective wear and tear of the container or device at the time of its loss.

- b) For damage to container or device - to the sum of actual cost of its repair in port of destination, unless the repair is carried out by the carrier independently and/or at his own expense before the container is handed over to the recipient.

Article 163

The freight and other payments due to the carrier and also the deadline for payment are determined by the contract for marine transport of cargo. For delayed freight the sender (charterer) or recipient pays a fine in accordance with the conditions of the contract for marine transport of cargo or as per rates laid down by the XXX Marine Administration.

Article 164

For idling of the ship as a result of non-delivery or unpunctual delivery of cargo, delay in loading or unloading using the sender's or recipient's resources, or for other reasons dependent on the actions of the sender or recipient, liability is borne by the sender or recipient respectively according to the contract for marine transport of cargo.

CHAPTER IX

CONTRACT FOR MARINE CARRIAGE OF PASSENGER AND LUGGAGE

Article 165

1. Under a contract for marine carriage of a passenger the carrier undertakes to convey the passenger to his port of destination and, if the passenger has handed in luggage, also to deliver the luggage to the port of destination and hand it over to the person authorised to receive it.
2. The passenger undertakes to pay the fixed charge for his passage and the payment for transport of luggage if any is being handed in.
3. The marine carriage of the passenger covers the time the passenger is on board the ship, the time he boards the ship and disembarks, and also the time in which the passenger is conveyed by water from shore to ship and back, if the payment for such conveyance is included in the price of the ticket, or the ship being used for conveyance of the passengers was provided by the carrier.

Article 166

The ticket issued by the carrier serves as proof of conclusion of the contract for marine carriage of the passenger and payment of fare. The handing-in of the luggage is authenticated by a luggage receipt.

Article 167

1. The following regulations of the present Chapter apply unless otherwise stipulated by agreement of the parties.
2. But any agreement of the parties limiting the passenger's entitlements provided for in the present Chapter is invalid.

Article 168

The carrier is obliged before the start of the voyage to place the ship in a condition fit for navigation and safe transport of passengers, to punctually fit her out and supply her with everything necessary for the voyage, provide full complement of crew and maintain the ship in such condition throughout the whole time of the marine carriage of the passenger.

Article 169

1. The passenger is entitled:
 - a) To take children with him on the journey free-of-charge or on preferential terms;
 - b) To take hand luggage with him on the journey free-of-charge within the limits of the established regulations;
 - c) To hand in luggage for transport as per tariff.
2. The rules for privileges and passenger services are set by the Marine Administration.

Article 170

1. The passenger is entitled to repudiate the contract for marine carriage at any time before the ship's departure, and after the start of the journey in any port where the ship puts in to take on or disembark passengers.
2. A passenger notifying the carrier that he is repudiating transport is entitled to the return of his fare and his payment for the transport of luggage in accordance with the procedure, amount and deadlines laid down by the XXX Marine Administration.

3. All the payments for passage and transport of luggage are returned to the passenger if the passenger:
 - a) repudiates transport not later than the fixed deadline;
 - b) fails to appear by the time of the ship's departure because of illness;
 - c) repudiates transport before the ship's departure for the same reason and submits the appropriate document;
 - d) repudiates transport for reasons depending on the carrier.

Article 171

1. The carrier is entitled to repudiate the transport contract in the event of circumstances indicated in Points 142.1 of the present Code.
2. The contract for marine carriage of a passenger is terminated without repudiation by the parties in the event of circumstances indicated in Points 144.1 of the present Code.
3. If the carriage contract is terminated before the ship's departure the passenger has all his fare and payment for transport of luggage returned to him, and if the contract is repudiated after the start of the voyage he has part of what he has paid returned to him in proportion to the distance not covered.
4. The carrier is entitled to delay the ship's departure, change the route of transport, the place where the passenger boards and/or disembarks from the ship, if these actions are necessary owing to natural calamity, unfavourable sanitary and epidemiological conditions in the port of departure or destination or *en route*, and also other events and phenomena not dependent on the carrier and making fulfilment of the contract for marine carriage of a passenger impossible.

Article 172

1. Under a contract for marine transport the passenger and his luggage are to be compulsorily insured by the carrier against mishap in accordance with XXX legislation.
2. The insurance premium to be paid by the passenger is included in the cost of the ticket.
3. The liability of carrier his employees or agents, acting within the limits of work obligations, is assumed, as the opposite is not proven, if death or physical damages occurred as a result or in connection with shipwreck, collision, run aground, explosion, fire or deficiencies of the ship.
4. The carrier's liability for causing death to the passenger or damage to his health or detriment to his luggage is determined in accordance with Article 175.
5. If the transport of the passenger is regulated by international treaty to which XXX is a signatory, the conditions, procedure and limits of liability of the carrier for causing the death of the passenger or damaging his health are determined by the conditions of the relevant treaty.
6. The burden proving the amount for damage of the incident occurred during the carried is carried by claimant.

Article 173

Luggage unclaimed within three months of the day of the ship's arrival at the port of destination may be disposed of in accordance with procedure established by the XXX Marine Administration.

Article 174

1. The carrier is liable for any shortfall or damage to luggage received for transport, and also for delay in its delivery, if the shortfall, damage or delay occurred through his fault or the fault of his employees or agents.
2. The carrier is liable for shortfall or damage to hand luggage only if the passenger can prove that the shortfall or damage occurred as a result of malice or negligence on the part of the carrier.
3. The passenger should immediately inform the carrier or his agent in written form about loss, damage or shortfall of luggage; in case of discovering deficiencies - within three days.

Article 175

1. The carrier incurs liability:
 - a) In the event of the death of the passenger or bodily harm to him to a maximum of 46,666 units of accounts;
 - b) For loss or damage to cars, including any luggage being carried in the car or on it, to a maximum of 3,333 units of accounts per car;
 - c) For loss or damage to cabin luggage to a maximum of 833 units of accounts per passenger;
 - d) For loss or damage to luggage other than that indicated in Points 175.2 - 175.3, to a maximum of 1200;
2. The period within which a claim may be laid under a contract for marine carriage of passenger and luggage is three years;
3. The unit of accounts in this Article is the "special drawing rights" unit as defined by the IMF. The sums indicated in Points 175.1.a-d are converted according to the exchange rate into the currency of the state whose court examined the lawsuit.

CHAPTER X SEA CRUISE CONTRACT

Article 176

1. Under a sea cruise contract one party, the cruise organiser, undertakes to make a collective sea journey (cruise) in accordance with a specified programme, and provide the cruise passenger with all the services connected therewith (sea transport, food, everyday services, excursions etc.);
2. The cruise passenger, undertakes to make the set payment for it.

Article 177

1. The document confirming the existence of the sea cruise contract is the travel ticket or other equivalent document issued by the organiser of the cruise.
2. The contract should include the following information:
 - a) Name and type of the ship;
 - b) Name and address of the cruise organiser;
 - c) Name and address of passenger;
 - d) Class, number of cabin, price of the tip, including list of relevant expenses;
 - e) Port of embarkation and disembarkation;
 - f) Date of departure/arrival;
 - g) Ports of call;
 - h) List of services rendered during the cruise.

Article 178

Before the start of the cruise the cruise organiser is obliged to ensure that the ship is placed in fit condition in accordance with the conditions of Article 168 of the present Code and maintain the ship in such condition throughout the cruise.

Article 179

The rules of the present Chapter apply unless otherwise laid down by agreement of the parties to the cruise contract. But any agreement of the parties limiting the entitlements of the cruise passenger as provided for in the present Chapter are invalid.

Article 180

1. At any time before the start of the cruise the cruise passenger is entitled to repudiate the sea cruise contract. After notifying the cruise organiser of his repudiation of the contract, the cruise passenger is entitled to the return of the payment for the cruise in accordance with the procedure and amount and to the deadline stipulated by the sea cruise contract.
2. In the event of the cruise organiser being unable to provide the passenger with a place on the ship as envisaged in the contract or, with the cruise passenger's consent, a similar place on another ship with features and comfort not inferior to those agreed upon, the cruise passenger is entitled to repudiate the contract and receive a full refund of the payment for the cruise.

Article 181

1. The cruise organiser is entitled to repudiate the sea cruise contract in the event of the onset of circumstances indicated in Points 142.1.a-e of the present Code before the start of the cruise.
2. If the onset of these circumstances occurred after the start of the cruise and led to its termination, the contract is annulled. In that case the cruise organiser is obliged to return to the passenger the payment for the part of the cruise not made and deliver the passenger at his request to the port of departure.

Article 182

In the event of the time of the cruise being extended owing to unforeseen circumstances the cruise organiser incurs all the additional expenses connected with providing services to the cruise passenger.

Article 183

The cruise organiser incurs liability for detriment caused by death or damage to the health of the cruise passenger and also caused by loss or damage to his effects in accordance with the regulations of Articles 172, 174 and 175 of the present Code.

CHAPTER XI CONTRACT FOR TIME CHARTER OF A SHIP

Article 184

Under a contract for the time charter of a ship the ship owner undertakes for an agreed payment (freight) to provide a ship to the charterer for a specified time for the transport of cargoes, passengers or other purposes of commercial navigation.

Article 185

1. The contract for time charter of a ship should be concluded in writing.
2. The rules of the present Chapter apply unless otherwise established by agreement of the parties.

Article 186

The contract for time charter of a ship should indicate the names of the parties to the contract, the name of the ship, her technical and operational data (tonnage, carrying capacity, speed etc.), area of navigation, purpose of charter, amount of freight payment, period of contract, place of reception and surrender of ship.

Article 187

1. The charterer may within his rights under the time charter conclude in his own name an independent contract for time charter of the ship with a third party. The conclusion of such a contract does not release the charterer from fulfilment of the contract he concluded with the ship owner.
2. The rules of the present Chapter apply similarly to a contract for time charter of a ship concluded by the charterer with a third party.

Article 188

1. The ship owner is obliged to hand over the ship to the charterer in a condition fit for use for the purposes stipulated in the time charter.
2. When a ship is time chartered the ship owner is also obliged to fit out the ship and man her with a crew, and also maintain the ship in seaworthy condition during the period of the time charter and pay for insurance and for the maintenance of the crew.

Article 189

1. The charterer is obliged to operate the ship in accordance with the purposes and conditions of charter as stipulated by the contract for time charter of the ship from the moment of transfer of the ship.
2. After the time-charter term has expired, the charterer is obliged to return the ship to the ship owner in the same condition as received considering the natural wear and tear.
3. In case of delay of return, the charterer is obliged to reimburse the expenses caused by the delay.

Article 190

1. If the ship has been chartered for transport of cargoes the charterer is entitled in his own name to conclude contracts for the transport of cargoes, sign charters and issue bills of lading and other transport documents.

2. He is bound by the obligations stated in these documents in particular the bills of lading and other transport documents.
3. The charterer is bound by the obligations stated in the bills of loading and transport documents signed by the captain.

Article 191

When a ship is time chartered the captain and other members of the ship's crew obey the orders of the charterer regarding operation of the ship, except for orders concerning navigation, internal order aboard ship and the composition of the crew.

Article 192

The charterer is liable for losses caused by salvage, damage or destruction of the ship, if the losses occurred through his fault.

Article 193

1. The charterer pays the ship owner in accordance with the procedure and deadlines provided for in the contract for time charter of the ship.
2. He is freed from paying freight and expenses regarding the ship for the time during which the ship was not fit for operation as a result of being unseaworthy.
3. In cases when the ship's unseaworthiness occurred through the charterer's fault he is obliged to pay the full freight and reimburse expenses.
4. The charterer is liable for damage to the shipowner caused by delayed payment of freight and the shipowner may request the return of the ship to cover the loss.

Article 194

In the event of the ship perishing the freight is to be paid up to the day the ship perished, and if the day cannot be determined, up to the day she was last heard of.

Article 195

The reward due to a time chartered ship for rescue at sea occurring before the end of the time charter is distributed equally between the ship owner and the charterer with the deduction of sums in compensation of losses borne by the ship and the shares due to the ship's crew. The reward due to a ship chartered without crew for rescue at sea during the time covered by the time charter belongs to the charterer.

CHAPTER XII BAREBOAT CHARTER CONTRACT

Article 196

1. Under a contract for the bareboat charter of a ship the lessor undertakes to hand over to the lessee a ship without crew to use for purposes of merchant shipping for a specified period.
2. Upon completion of the term the right of ownership to the ship is transferred to the lessee, if this right has been set in the contract and lessee satisfied all conditions and made final payments.
3. A bareboat charter contract may only be concluded in compliance with Article 44 of the present Code.

Article 197

The bareboat charter contract should be concluded in writing.

Article 198

1. The bareboard charter contract should include:
 - a) names of the parties;
 - b) the purpose of the contract;
 - c) name of the ship;
 - d) year of construction;
 - e) class;
 - f) tonnage and carrying capacity;
 - g) engine power;
 - h) speed and fuel consumption;
 - i) period of use on completion of which the ownership of the ship may be transferred to the lessee;
 - j) amount of payment and deadlines;
 - k) place and time of transfer;
 - l) right of hiring the crew by own choice;
 - m) partly covering the registration fees;
 - n) other necessary information.
2. Unless otherwise provided in the contract, the lessee has the right, within the limits of his authority lease the ship for the whole or part of the period (bareboard-charter) to another lessee. Meanwhile he is not released from the obligations of previous contract.

Article 199

1. The lessor is obliged to hand over the ship to the lessee in seaworthy condition, fit for use for the purposes provided for in the bareboat charter contract.
2. The lessor incurs liability for any faults in the ship existing at the time she was handed over to the lessee.
3. Claims regarding faults in the ship and other shortcomings regarding her condition may be laid by the lessee within one year of the time the ship was handed over.

Article 200

The Articles of the present Chapter apply unless otherwise agreed by the parties.

Article 201

1. The lessee is obliged to maintain the ship in sound condition and bear the expenses of her maintenance and repair.
2. The risk of accidental destruction or accidental damage to the ship is transferred to the lessee when the ship is handed over.
3. The reward for rescue at sea during the period of bareboat charter, is given to the lessee.

Article 202

1. The lessee is entitled to repudiate the bareboat charter contract and demand compensation for losses if:
 - a) The lessor does not hand the ship over to the lessee by the deadline stipulated by the bareboat charter contract;
 - b) As a result of shortcomings indicated in Article 199.2 of the present Code the ship may not be used by the lessee in accordance with the bareboat charter contract.
2. The lessor is entitled to repudiate the bareboat charter contract and demand the return of the ship if the lessee has not made the bareboat charter payment within three months of the deadline for payment.

Article 203

1. When the ship is returned the lessor is entitled to part of the bareboat charter payment due for use of the ship.
2. Payments made by the lessee towards the contractual price are to be returned to the lessee.
3. The lessee is obliged to return the ship to the lessor in the condition in which he received it, taking normal wear and tear into account. In the event of deterioration in the ship's condition, the lessee compensates the lessor for any losses caused thereby.
4. Any improvements made to the ship by the lessee may be removed by the lessee if they are removable unless the lessor agrees to compensate their value.

CHAPTER XIII SHIP'S MORTGAGE

Article 204

1. Any ship or part of it, including ships under construction or rights on it may be pledged by the ship owner (mortgager) to secure obligations towards a creditor-mortgager (mortgage).
2. The mortgager may be any corporate body or person of XXX or a foreign state to whom the ship may be alienated under XXX legislation.

Article 205

1. A mortgage contract should contain:
 - a) names of the parties;
 - b) location of the parties;
 - c) type of mortgage;
 - d) the nature of the requirement secured by deposit;
 - e) the deadline for meeting the obligation;
 - f) value and location of the mortgaged ship;
 - g) mortgage registration, transfer, amendments and replacements of mortgage;
 - h) order of the registered mortgages;
 - i) any other conditions on which agreement should be reached by the testimony of one of the parties.
2. The entitlements and obligations of the parties to a mortgage contract and also the procedure for formulating them are determined by the legislation of the country of the mortgagee, unless otherwise laid down by the parties' agreement.
3. The mortgage does not mean the ship's alienation to the mortgagee, just as the mortgager cannot be regarded as a person who has lost the right of ownership of the mortgaged ship.

Article 206

1. The contract for a ship's mortgage should be duly authenticated and compulsorily registered in the XXX State Ship's Registry and the indication should be made in the certificate of ownership
2. The procedures for mortgage registration are established by the XXX Marine Administration.
3. When registering the security the mortgager is obliged to present the original of the contract for the ship's mortgage and a notarially authenticated copy of it.
4. Marine Administration when registering the security is obliged to provide an extract from the XXX State Ship's Registry to the mortgager and also on request to the mortgagee and other persons involved.
5. A charge is levied for registration of the deposit and for providing an extract from the XXX State Ship's Registry.

Article 207

1. If the object of mortgage is a pledged ship which already serves as deposit security for another obligation, the previous mortgagee's deposit entitlement remains in force.
2. The claims of the next mortgagee are met from the value of the ship after the demands of the previous mortgagee have been met.
3. The preferential rights of the mortgagees to have their claims met are satisfied depending on the date and hour of registration of the mortgage in the XXX State Ship's Registry.

4. The mortgager is obliged to inform each subsequent mortgagee of all the existing mortgages on the ship, and also of the nature and amount of the obligations secured by these mortgages. The mortgager is obliged to compensate any losses incurred by any of his mortgagees as a result of this duty not being carried out.

Article 208

The mortgagee becomes entitled to take proceedings for the recovery of the mortgaged ship if the obligation secured by mortgage is not met by the deadline, except for cases when by law or under the mortgage contract this entitlement commences later or can be exercised earlier.

Article 209

From the value of the mortgaged ship the mortgagee is entitled to satisfy his claims in full, including interest payment, losses caused by delay in meeting the obligation, and in cases provided for by the law or by the mortgage contract - forfeiture for breach of contract. The mortgagee's expenses necessary for effectuation of his claims secured by mortgage are also to be compensated.

Article 210

1. Proceedings for the recovery of debts against a mortgaged ship are taken in accordance with the mortgage contract.
2. The ship against which proceeding are being taken for debt recovery is disposed of in accordance with XXX legislation unless otherwise envisaged by the mortgage contract.

Article 211

1. The mortgage is terminated after:
 - a) paying off the debt;
 - b) the termination of financial obligations, other than repayment (forced sale, etc);
 - c) the ship perishes
 - d) the existence of special agreement
2. The mortgagee is obliged at the mortgager's request to hand over to him the duly authenticated documents confirming complete or partial discharge of the obligation.
3. On receiving from the mortgager the documents confirming complete or partial discharge of the obligation secured by mortgage, the authority registering the mortgage is obliged to immediately make the corresponding entry in the XXX State Ship's Registry.

Article 212

If, following registration of the mortgage obligation in the XXX State Ship's Registry, the mortgager becomes bankrupt, the obligation as per the registered mortgage is considered unfulfilled.

Article 213

1. In cases where (ex. perishing of the ship or its confiscation by Government, etc) in accordance with procedure established by law, the mortgagee concedes the claim secured by mortgage to a third person or the mortgager transfers to another person the debt resulting from an obligation secured by mortgage, the mortgage remains in force.
2. Upon receipt of the duly authenticated document of the mortgagee's concession of his claim or the mortgager's transfer of his debt, the corresponding entry should be made in the State

Ship's Registry with indication of the name of the person in whose favour all the mortgagee's entitlements or mortgagor's obligations are being transferred.

Article 214

1. If the mortgagee's entitlements are transferred to another person by some legitimate means, for example in the event of his death or bankruptcy, the said transfer of entitlements should be duly confirmed by an authenticated declaration by the person in whose favour these entitlements are being transferred, containing the description and necessary proof of the lawfulness of the transfer of ownership, and if possible, the persons in whose favour this ownership is being transferred.
2. On the basis of this document an entry is made in the XXX State Ship's Registry of the name of the person gaining the mortgagee's entitlements to the whole ship or part thereof.

CHAPTER XIV SEA TOWING CONTRACT

Article 215

Under a sea towing contract the owner of the ship undertakes for remuneration to:

- a) tow another ship or other floating object from one port (point) to another port (point);
- b) tow it for a specified time or distance;
- c) execute a manoeuvre.

Article 216

1. A sea towing contract is concluded in writing.
2. The contract should contain the conditions concerning
 - a) the ports (points) of departure and destination,
 - b) the time of the towing,
 - c) the rights and obligations of the parties,
 - d) liability for breach of contract
 - e) special features of the objects to be towed and which may affect safety of towing
 - f) any other circumstances which the parties deem necessary to stipulate.

Article 217

1. Each of the parties to a sea towing contract is obliged in good time to place his ship or other floating object in condition fit to carry out the operations of sea towing provided for in the contract.
2. The owners of ships and objects of towing do not incur liability for their ship's defects if they can prove that the faults could not be discovered if due care was shown (latent defects).

Article 218

Liability for damage caused during towage to the towed ship or other floating object or the property and cargo on it, when the captain of the towing ship is in command of the ship or other floating object under tow, is borne by the owner of the towing ship in the absence of other agreement by the parties, unless he can prove he was not at fault.

Article 219

Liability for damage caused during towage to the towing ship or the property and cargo aboard her when the captain of the ship or other floating object under tow is in command of the towage operation is borne by the owner of the ship or other floating object under tow in the absence of other agreement by the parties, unless he can prove he was not at fault.

Article 220

The owner of the towing ship is not liable for damage caused to the towed ship, or other floating object or the property and cargo on it, by towage in ice conditions unless it is proven that the damage was caused through the fault of the towing ship.

Article 221

The commencement of the liability of the owner of the towing ship under a sea towing contract is considered to be the moment the ship or other floating object to be towed was taken in tow at the initial point of towing and the ending of liability is considered to be the moment the towed ship or other floating object is moored or anchored at the final point of towing.

Article 222

Sea towing is as a rule directed by the captain of the towing ship. The captain of the towing ship is not entitled to interfere in the internal onboard affairs of the ship (object) being towed.

Article 223

If the owner of the towing ship appoints as director of the towing operation a person who is not the captain of one of the tugs, that person's legal relations with the captains of the towing ship and towed object are determined by the contract for sea towing.

Article 224

If the object to be towed is not ready for towing by the time agreed in the contract after the tug's arrival at the point of departure, the owner of the towing ship is entitled to annul the contract and claim from the owner of the object to be towed any expenses incurred by the tug owner for the tug's transfer to the point of departure and return to base port or other point located not further than base port, and also any revenue not received (missed gain).

Article 225

If the tug arrives at the point of departure in unseaworthy condition or not prepared for towing, the owner of the object to be towed is entitled to cancel the contract, charge the tug owner any expenses he has incurred, and also claim recovery of revenue not received (missed gain).

Article 226

Towings between XXX ports, and also towings to/from foreign ports, carried out by ships sailing under the XXX flag, are governed by the present Code.

Article 227

In the event of a sea accident involving the towed ship or other floating object from a cause not depending on the towing ship, the captain of the latter is obliged to provide the towed ship or other floating object with rescue facilities and render her the necessary assistance until the ship in distress can do without a salvor, with compensation of only the actual expenses of the towing ship and without payment of remuneration for rescue.

Article 228

1. Under a contract for port towage the tug owner, for remuneration, brings the ships and other floating objects into and/or out of port, manoeuvres the ship being towed and carries out moorage and other operations in port waters.
2. The captain's request serves as confirmation of the existence of a contract for port towing.

Article 229

1. Command of port towing is exercised by the captain of the ship (object) under tow unless otherwise stipulated by the contract.
2. An agreement for placing the duties of command of towing on the captain of the towing ship may be proven only by written evidence.

Article 230

For the purpose of ensuring safety of navigation in port waters the harbourmaster may establish compulsory use of tugs for entry, exit and movement within the water territory of the port, for carrying out manoeuvres, moorage and other operations, and he may also stipulate the conditions of towage.

CHAPTER XV MARINE INSURANCE CONTRACT

Article 231

Under a marine insurance contract the insurer undertakes for an agreed payment (insurance premium) to indemnify the insured or other person in whose favour the contract has been concluded against any losses arising from any peril or mishap covered by the contract (event insured against) to which the object of insurance is exposed.

Article 232

The marine insurance contract is concluded in writing.

Article 233

1. The below-mentioned rules of the present Chapter apply unless otherwise stipulated by the parties' agreement.
2. But in cases directly indicated in the present Chapter any agreement contravening these rules is invalid.

Article 234

1. The object of marine insurance may be any property interest connected with commercial navigation such as: a ship, including one under construction, cargo, freight, fare, lease payment, profit expected from cargo, and other exigencies secured by the ship, cargo and freight, or it may be the pay and other remuneration of the captain and other members of the crew, property liability of shipowner and carrier, and also the risk undertaken by the insurer (reinsurance).
2. The object of insurance should be indicated in the marine insurance contract.

Article 235

1. When concluding the contract the insured is obliged to inform the insurer of any circumstances which are known or should be known to the insured which are of substantial significance for determining the degree of risk, and also any information requested by the insurer.
2. The insured is exempted from this obligation in relation to generally known information and also information which is or should be known to the insurer.
3. If the insured does not give the appropriate information or gives false information the insurer is entitled to repudiate the contract.

Article 236

The insurer is obliged at the insured's request to issue him with a document signed by the former and containing the conditions of the marine insurance contract (policy, insurance certificate etc).

Article 237

The insured is obliged to pay the insurer the insurance premium by the agreed time. The marine insurance contract does not come into force until the insurance premium has been paid, unless otherwise stipulated in the contract.

Article 238

A marine insurance contract may be concluded by the insurer in his own favour or in favour of another person indicated or not indicated in the contract.

Article 239

If the marine insurance contract is concluded in favour of another person the insured bears all the obligations under the contract. These same obligations are also borne by the person in whose favour the contract was concluded, if it was concluded on the instructions of the said person or even without his instructions but that person subsequently expressed his consent to the insurance.

Article 240

In the event of insurance in favour of another person the insured enjoys all the entitlements under the insurance contract without any special power of attorney from that person.

Article 241

When paying the insurance indemnity the insurer is entitled to demand presentation of the policy or other insurance document issued by the insurer.

Article 242

1. In the event of alienation of the insured cargo the insurance contract shall remain in force and all the rights and obligations of the insured shall pass to the acquirer of the cargo.
2. If the insurance premium was not paid before the alienation of the cargo, both the insured and the acquirer of the cargo shall be obliged to pay it. But a demand for payment of the premium shall have no force against the holder of a policy or other insurance document bearing no indication that the premium has not been paid.

Article 243

1. If the insured ship is alienated the marine insurance contract shall terminate from the time of alienation. However, if the ship is alienated during a voyage the contract shall remain in force until completion of the voyage, and the rights and obligations of the insured shall pass to the acquirer of the ship.
2. The present Article applies also to a contract for insurance of a shipowner's liability.

Article 244

1. When concluding a marine insurance contract the insured is obliged to declare the amount for which he is insuring the interest concerned (the sum insured).
2. If the declared sum insured is lower than the actual value of the insured interest (the insurable value) the insurer shall be liable for losses in proportion to the ratio of the sum insured to the insurable value.
3. If the sum insured as indicated on the marine insurance contract exceeds the insurable value the contract shall be invalid in respect of the amount by which the sum insured exceeds the insurable value.

Article 245

If the interest is insured with several insurers for sums totalling more than its insurable value, all the insurers shall only be liable within the limits of the insurable value, and the liability of each insurer shall be in proportion to the sum insured under the marine insurance contract concluded by him.

Article 246

1. The marine insurance contract shall remain in force even though by the time of its conclusion the possibility of all losses subject to indemnification has already passed or such losses have already occurred.
2. If however, when concluding the marine insurance contract the insurer knew or should have known that the possibility of the event insured against ever happening was ruled out, or the insured knew or should have known that losses to be indemnified by the insurer had already happened, then whichever party was ignorant of such circumstances is not obliged to fulfil the insurance contract.
3. The insurance premium shall be due to the insurer even if he is not obliged to fulfil the marine insurance contract.

Article 247

By specific agreement (a general policy) insurance may be effected to cover all cargoes which the insured receives or dispatches in the course of a specified period of time.

Article 248

1. The insured shall with regard to each shipment of goods covered by a general policy convey to the insurer all necessary information as soon as it is known to him, in particular,
 - a) the name of the ship on which the goods are carried;
 - b) the route of the goods;
 - c) the sum insured;
2. The insured shall not be released from such duty even though he obtains information concerning shipment after the goods have been delivered undamaged to the place of destination.
3. If the insured delays conveying the necessary information or fails to convey it at all, the insurer is entitled to refuse to compensate any losses with respect to the relevant cargoes. At the same time the insurer retains the right to the insurance premium which he would have received unless the insured can prove that he cannot be blamed for not conveying the information on time or not conveying it at all.
4. If the insured intentionally delays conveying the information or fails to convey it at all, or if he deliberately designates the goods or the sum insured incorrectly, the insurer may repudiate the insurance under the general policy.
5. In such a case, the insurer shall retain the right to the insurance premium which he would have received if the insured had conscientiously carried out the marine insurance contract in full.

Article 249

1. Upon the demand of the insured, the insurer shall issue policies or certificates of insurance in respect of individual shipments covered by a general policy.
2. If such a policy or certificate of insurance differs in content from the general policy, preference shall be given to the policy or certificate of insurance.

Article 250

The insurer shall not be liable for losses caused by malice or gross negligence on the part of the insured, sender or recipient or their representatives.

Article 251

1. When a ship is insured the insurer, in addition to the cases indicated in Article 250 of the present Code, shall not be liable for losses due to the ship being sent out in unseaworthy condition, unless the unseaworthiness was caused by latent defects of the ship.
2. Nor shall the insurer be liable for losses resulting from the ship or her appurtenances being in a decayed condition or from their deterioration due to age or to normal wear and tear, nor for losses arising in consequence of the loading, with the knowledge of the insured or his representative but without the insurer's knowledge, of substances or objects dangerous in respect of explosion or spontaneous combustion.

Article 252

When a cargo or expected profit is insured, the insurer, in addition to the cases indicated in Article 250 of the present Code, shall not be liable for losses resulting from the natural properties of the goods (internal spoilage, wastage, rust, mildew, leakage or breakage, spontaneous combustion etc) nor for losses arising from improper packing.

Article 253

When freight is insured the rules of Article 250 and 251 and 252 respectively of the present Code shall similarly apply.

Article 254

The insurer shall not be liable for losses resulting from the effect of nuclear explosion, radiation or radioactive contamination, unless otherwise stipulated by the rules of the present Code.

Article 255

The insurer shall not be liable for losses arising due to acts of war or military measures and their consequences, seizure, piracy, civil commotion, lockouts, strikes, and also confiscation, requisition, arrest or destruction of the ship or cargo at the demand of the military or civil authorities.

Article 256

1. The insured shall immediately, as soon as it becomes known to him, inform the insurer of any substantial change occurring to or with respect to the object of insurance (re-loading, change in manner of transport, change of port of unloading, deviation from stipulated or usual route, leaving over winter etc).
2. Any change increasing the extent of the risk, unless caused by rescuing people, ship or cargo, shall entitle the insurer to review the terms of the contract or demand payment of an additional premium; if the insured does not agree to this, the marine insurance contract shall be terminated from the time the change takes place.

Article 257

1. When the event insured against occurs, the insured shall take all measures in his power for the purpose of preventing or reducing the loss. He must immediately notify the insurer of the occurrence of the event insured against and follow his instructions, if any.
2. The insurer shall not be liable for losses arising as a result of the insured failing to take measures to prevent or reduce the losses through malice or gross negligence.

Article 258

The insurer is obliged at the insured's request to give security within the limits of the sum insured for general average contributions.

Article 259

When drawing up a general average statement the insured shall protect the interests of the insurer.

Article 260

1. On the occurrence of the event insured against the insurer shall have the right to release himself from further obligations under the marine insurance contract by paying in full the amount of the sum insured. He shall, however, notify the insured of his intention to avail himself of this right within seven days of receiving notice from the insured of the occurrence of the event insured against and its consequences and he shall also compensate the insured for expenses incurred exclusively for the purpose of preventing or reducing the losses before he received the said notification from the insurer.
2. By paying the sum insured in a case covered by the present Article the insurer shall not acquire any rights to the insured property.

Article 261

1. The insurer shall compensate the insured for necessary expenses incurred by the latter for the purpose of preventing or reducing the losses for which the insurer is liable, and for the expenses of carrying out the insurer's instructions, of ascertaining and establishing the extent of the loss which must be made good by the insurer, and of the preparation of a general average statement.
2. Expenses mentioned in this Article shall be indemnified in proportion to the ratio of the sum insured to the insurable value.

Article 262

1. The insurer shall be liable for losses only within the limits of the sum insured, but he shall be liable for expenses indicated in Article 261 of the present Code and also general average contributions regardless of whether, combined with compensation of losses, they exceed the sum insured.
2. The insurer shall be liable for losses caused by the occurrence in succession of two or more events insured against, even if the total amount of such losses exceeds the sum insured.

Article 263

Except insofar as provided for in Article 260 of the present Code, on payment of the sum insured, the following rights are transferred to the insurer with his consent:

- a) All rights in respect of the insured property where the property is insured at full value;

- b) Rights in respect of a share of the insured property in proportion to the ratio of the sum insured to the insurable value, where the property is not insured for full value.

Article 264

1. In the event of the ship being missing without trace the insurer shall be liable for the full amount of the sum insured.
2. A ship shall be deemed missing without trace if no information about her has been received within three months, and if the reception of information could have been delayed in consequence of acts of war, then within six months.
3. Under a contract for marine insurance of a ship under a time policy the insurer is liable for the loss of the ship without trace if the last news of the ship was received before expiry of the term of the contract, unless the insurer can prove that the ship was lost after the expiry of this term.

Article 265

1. The insured may notify the insurer that he waives his rights to all the insured property (abandonment) and receives the full sum insured in cases where:
 - a) The ship is missing without trace;
 - b) It is economically inexpedient to restore or repair the insured ship (total constructive loss);
 - c) It is economically inexpedient to repair the damage caused to the cargo insured or to deliver it to its destination;
 - d) The ship or cargo is seized while insured against such peril and the seizure lasts more than two months.
2. Abandonment of a state owned ship is carried out in accordance with Article 44 of the Present Code.
3. Any agreement by the parties contravening the rules of the present Article is invalid.

Article 266

1. A declaration of abandonment should be made to the insurer within six months of the deadlines (onset of circumstances) indicated in Article 264 and 265 of the present Code.
2. On the expiry of a six month period the insured shall lose the right of abandonment but he may demand indemnification of losses in the usual way.
3. A declaration of abandonment may not be made by the insured conditionally and may not be revoked.
4. Any agreement by the parties contravening the rules of the present Article is invalid.

Article 267

If after receipt of indemnification from the insurer the ship turns out not to have perished, or the seized ship or cargo are released the insurer may demand that the insured retaining the property, should return the insurance indemnity less indemnification of any partial loss the insured may have sustained.

Article 268

1. When the insurer has paid the insurance indemnity, the right of claim which the insured (or other person receiving the insurance indemnity) has against the person responsible for the loss, is transferred to the insurer to the extent of the sum paid. This right shall be exercised by the insurer in accordance with the procedure established for a person receiving indemnity.

2. If the insured waives his right of claim against the person responsible for the loss, or if the exercise of that right has become impossible through his fault, the insurer shall be released in full or to the appropriate extent from the insurance indemnity.

Article 269

In the cases mentioned in Articles 263, 265 and 268 of the present Code the insured shall transfer to the insurer all documents and evidence and give him all the information necessary for the insurer's exercise of the rights which have been transferred to him.

Article 270

If the insured receives compensation for losses from third parties, the insurer shall only pay the difference between the sum to be paid under the marine insurance contract and the sum received from third parties.

CHAPTER XVI GENERAL AVERAGE

Article 271

1. General average shall mean losses sustained when any extraordinary expenditure or sacrifice is intentionally and reasonably made for the purpose of saving the ship, freight and cargo carried on the ship from a peril common to them.
2. General average shall be apportioned between ship, freight and cargo according to their respective values at the time and place of completion of the sea enterprise.
3. In this Chapter freight shall also mean passengers' fares and payment for transport of their luggage.

Article 272

Articles 273 - 283 of the present Code apply unless otherwise agreed by the parties.

Article 273

Subject to Article 271 of the present Code general average shall, in particular, include:

- a) Losses caused by jettison of cargo or of ship's appurtenances and damage done to a ship or cargo in consequence of measures taken for common safety, particularly by water penetrating the holds through hatches opened or other openings made for the jettisoning of cargo;
- b) Damage done to a ship and/or cargo on extinguishing a fire on board, including damage by scuttling a burning ship or stranding the ship;
- c) Losses caused by deliberately running the ship aground and refloating her regardless of whether the ship could have run aground herself;
- d) Damage caused to engines, other machinery or boilers of a ship which is aground, caused by efforts to refloat her;
- e) Extraordinary expenses of unloading cargo, fuel or stores from the ship into lighters, hire of lighters and reloading on the ship, incurred when the ship was run aground;
- f) Losses from damage or destruction of cargo, fuel or stores caused by handling them on board, unloading, reloading and stowing and also storage when the expenses of these operations are admitted as general average;
- g) Expenses incurred to obtain assistance either under a salvage contract or without one to the extent to which the salvage operations were carried out to keep the ship, freight and cargo from danger;
- h) Forfeit of freight arising from loss of cargo when loss of cargo is made good in general average; in such cases there shall be deducted from the freight the expenses which the carrier would have incurred to earn such freight but did not incur in consequence of the sacrifice.

Article 274

The following shall also constitute or rank with general average:

- a) Expenses incurred by the ship's being forced to put in to a place of refuge or return to port of departure in consequence of an accident or other extraordinary circumstance rendering such refuge or return necessary for the sake of common safety;
- b) Expenses connected with the ship leaving her place of refuge or port of departure to which the ship was forced to return with her original cargo or part thereof;

- c) Expenses of handling cargo, fuel or stores in port of departure, port of call or place of refuge, for the sake of common safety or for the opportunity of repairing damage to ship caused by accident or other extraordinary circumstances if these repairs were necessary for the safe continuation of the voyage;
- d) Expenses of storage including reasonable insurance, of reloading and stowing of cargo, fuel or stores unloaded or handled in the circumstances indicated in Point 273.c of the present Code; but if the ship is declared unseaworthy or if she does not continue her original voyage, the expenses of storage are taken as general average until the date when the ship is declared unseaworthy or the voyage was abandoned or until the date of completion of unloading of cargo if the ship is declared unseaworthy or abandoned the voyage before that date;
- e) Expenses of crew's wages and maintenance, fuel and stores incurred in connection with extending the said voyage as a result of the ship taking refuge or returning to port of departure in the circumstances indicated in Points 275.a and 275.c of the present Code; but if the ship is declared unseaworthy or does not continue her original voyage, these expenses are taken as general average until the date when the ship is declared unseaworthy or abandons the voyage or until the date when unloading of cargo is completed if the ship is declared unseaworthy or abandons the voyage before that date;
- f) The expenses of the crew's wages and maintenance incurred through the ship's being detained in the interests of common safety in any place in consequence of an accident or other extraordinary circumstance or for the purpose of repairing the damage caused by such circumstances, if the repairs were necessary for the safe continuation of the voyage. The expenses of fuel and stores and port charges incurred during the extra period of detention are compensated through distribution of general average, except those expenses incurred by reason of repairs not allowable in general average;
- g) The cost of temporary repairs to a ship for the sake of common safety in port of departure or port of call or place of refuge, and the cost of any temporary repairs to damage admitted as general average; but the cost of any temporary repairs to accidental damage necessary only to enable the voyage to be completed shall be compensated only within the limits of the avoided expenses which would have been allowable as general average if the repair had not been effected.
- h) Any extra expense incurred in place of other expenses which would have been allowable as general average, provided that such extra expenses shall only be so allowable up to the expenses saved without regard to the saving, if any, to any of the participants in general average as a result of such substitute expenses.

Article 275

Any losses not falling within the terms of Articles 271, 273 and 274 of the present Code shall be considered as particular average. Such losses shall not be apportioned among ship, cargo and freight. They shall be borne by the person who suffered them or who is responsible for causing them.

Article 276

The following shall not be considered as general average even in the presence of the characteristics mentioned in Article 271 of the present Code:

- a) The value of cargo jettisoned on catching fire owing to spontaneous combustion or of jettisoned cargo carried not in accordance with the rules and customs of merchant shipping;
- b) Losses caused in any way by smoke or heat when a fire is extinguished on board a ship;

- c) Losses caused by cutting away fragments or parts of the ship carried away or lost as a result of accident to make sacrifices for the purpose of rescue from common peril;
- d) Expenses of handling or unloading cargo, fuel or stores in port of departure, port of call or place of refuge in cases when the damage to the ship was discovered in the port of departure or port of call, provided that in the course of the voyage there was no accident or other extraordinary incident connected with the damage, and also when such expenses were incurred only for purposes of re-stowing cargo which had shifted during the voyage, provided the re-stowing is not necessary for the sake of common safety;
- e) Expenses of crew's wages and maintenance, fuel and stores, incurred during the repair of the damaged ship, even if the repair is necessary for the safe continuation of the journey, in cases when the damage to the ship was discovered in the port of departure or port of call, on condition that during the voyage there was no accident or other extraordinary incident connected with such damage;
- f) Any detriment or losses borne by the ship or cargo as a result of an increase in the duration of the voyage (losses from idling, price changes etc).

Article 277

General average shall be apportioned as provided by Article 271 of the present Code even if the peril giving rise to extraordinary expenses or sacrifice may have arisen through the fault of a person having a property interest in the ship, freight or cargo. However this apportionment shall not deprive the other persons involved in the general average of the right to take proceedings against the person liable for the losses incurred, just as it does not deprive that person of possible means of defence.

Article 278

- 1. Losses caused by damage or destruction of cargoes loaded onto the ship without the knowledge of the shipowner or his agents and also from damage and destruction of cargoes wilfully misdescribed at the time of shipment shall not be apportioned as provided for in Article 271 of the present Code. But if these cargoes are salvaged their owners are obliged to contribute to general average in the usual way.
- 2. Owners of cargoes whose value was declared on shipment as being lower than their real value shall contribute to general average as per the real value of the cargoes but shall receive compensation of losses only in accordance with their declared value.

Article 279

- 1. The following losses from damage to the ship, her machinery and appurtenances shall be compensated in accordance with general average:
 - a) In the case of repair or replacement of ship's parts - the actual cost of the repair or replacement;
 - b) In other cases, the fall in value caused by such damages but not exceeding the estimated cost of repair.
- 2. When old materials or parts are replaced by new on a ship of more than fifteen years old deductions of one third in respect of "new for old" shall be made from the cost of repair accepted for general average.
- 3. Where there is an actual or total constructive loss of the ship, the sum to be compensated for general average amounts to the difference between the estimated value of the ship in sound condition after deducting the estimated cost of repair to damage which is not general average,

and the value of the ship in damaged condition which may be determined from the proceeds of her sale if the ship is sold.

Article 280

1. Detriment from damage or loss of damaged cargo to be compensated in accordance with apportionment of general average is determined by the value on unloading, to be determined by the cargo account presented to the recipient, and if there is no account - by the value on unloading. The value at the time of unloading includes the cost of insurance and freight apart from cases where the freight is at the risk of other interests than the cargo.
2. If the damaged cargo is sold, the losses to be compensated are determined as the difference between its sound value and the net proceeds from its sale.

Article 281

A commission of 2 per cent on general average disbursements (other than the wages and maintenance of the crew and fuel and stores not replaced during the voyage) shall be allowed in general average to be paid to the person who has made such disbursements.

Article 282

Interest shall be allowed at the rate of 7 per cent APR on the amount of expenditure and other allowances charged to general average to accrue from the day on which such expenditure was incurred until the completion of the general average statement. If however any sums were paid in contribution to the general average expenditure or losses before completion of the general average statement the interest on the sums so paid shall accrue up to the date of the payment.

Article 283

1. General average contributions shall be made from the actual net value of the property on completion of the voyage except for contributions on the cargo, which are made from the value of the cargo on unloading, to be determined from the account presented to the recipient of the cargo, and in the absence of an account - from the unloaded value. The value of the cargo includes cost of insurance and freight, except when the freight is at the risk of other interests than the cargo, with deduction of the cost of loss or damage caused to the cargo up to the time of unloading inclusive.
2. The value of the cargo is determined without taking account of the positive or negative effect of demise or time charter.
3. To these values shall be added the sum to be compensated as general average for the sacrificing of property unless this sum has been included already. At the same time, from the sum of the freight or fare which is at the shipowner's risk shall be deducted the crew's wages and maintenance expenses which would not have been incurred if the ship and cargo had perished completely in the circumstances giving rise to general average and which were not listed as general average.
4. Also to be deducted from the value of the property are all additional expenses which were incurred with regard to this property after general average, except for expenses coming under general average.
5. Passengers' luggage and personal property for which a bill of lading was not issued are not included in general average contributions.

Article 284

The existence of general average shall be established and a computation of its apportionment (the general average statement) shall be prepared at the request of the persons interested by average adjusters appointed by the shipowner from among persons serving in the surveyor companies registered in XXX and possessing knowledge and experience in the field of maritime law and merchant shipping.

Article 285

1. The onus of proof that the losses or expenses claimed are properly allowable as general average lies on the party claiming the apportionment of general average.
2. Any materials used in the preparation of the general average statement shall be open for inspection, and the average adjuster shall, at the request of the interested persons, provide them with certified copies of such materials at their expense.

Article 286

A fee shall be charged for the preparation of a general average statement, to be included in the general average statement and apportioned among all the interested persons in proportion to the share of their participation in the general average.

Article 287

The interested persons may dispute the general average statement in court within six months of receiving the general average statement, giving compulsory notification of this to the average adjuster by sending him a copy of the petition to sue.

Article 288

If the general average statement is not disputed by the deadline indicated in Article 287 of the present Code, or disputed but left in force by the court, recovery thereunder may be effected by issue of a notarial writ of execution. For the latter to be issued, the general average statement must be presented to the notary's office together with the average adjuster's certificate that the general average statement has not been annulled or modified by the court.

Article 289

In determining the type of average, in calculating the amounts involved in general average and in preparing the general average statement the average adjuster shall, in the absence of full legal provision, be guided by the international customs of merchant shipping.

CHAPTER XVII
COMPENSATION OF LOSSES FROM COLLISION OF SHIPS

Article 290

1. The rules of the present Chapter shall apply where a collision occurs at sea or in other waters between seagoing ships and also between seagoing ships and ships of internal navigation.
2. For the purposes of the present Chapter collision of ships shall include cases when losses were caused by one ship to another one or to persons, cargo or other property aboard her, through execution or omission of a manoeuvre or non-observance of the rules of navigation, even if the ships did not actually come into contact with one another.

Article 291

None of the ships in collision shall be presumed to be at fault until proved otherwise.

Article 292

If the collision is caused by faulty actions or omissions of one of the ships, liability to make good the losses shall attach to the one whose fault has caused the collision.

Article 293

If the collision is caused by the fault of all the ships in collision, the liability of each party shall be established in proportion to the degree of the faults respectively committed. If it is impossible to establish the degree of blame of each of the parties, liability shall be apportioned equally.

Article 294

1. If the collision is accidental or caused by *force majeure*, or if it is impossible to establish the cause of the collision, the losses shall be borne by those who suffered them.
2. This provision shall apply notwithstanding the fact that the ships, or any one of them, may be at anchor or otherwise made fast at the time of the collision.

Article 295

1. In cases indicated in Article 293 of the present Code the shipowners shall be jointly and severally liable towards a third party for losses caused by death or injury to people's health, provided that the shipowner who has paid more than his portion shall have the right to claim back a contribution from the other shipowners.
2. Any other cases of losses to third parties shall be made good in accordance with Article 293 of the present Code, but the liability shall not be incurred jointly and severally.

Article 296

The liability imposed by Articles 292, 293 and 295 of the present Code shall attach also where the collision occurred through the fault of a pilot or the ship traffic control system.

Article 297

1. After the collision the captain of each of the colliding ships shall be bound, so far as he can do so without serious danger to his passengers, crew and ship, to render assistance to the other ship, her passengers and crew.

2. The captains of the ships shall be bound, so far as possible, to make known to each other the names of their ships, ports of registry, and also ports of departure and destination or the next port of call.
3. For breach of the duties indicated in the present Article the captain incurs liability as established by the law.
4. The shipowner shall not be responsible for the captain not fulfilling his duties as established by the present Article.

CHAPTER XVIII COMPENSATION OF LOSSES FROM POLLUTION OF SEA FROM SHIPS

Article 298

1. The proprietor of the ship or the person defined in Article 14 of the present Code is liable for damage from pollution caused by the ship leaking or discharging oil or other substances harmful to people's health or marine life (hereinafter pollutants), with the exception of cases mentioned in Article 299 of the present Code.
2. Damage from pollution of the sea signifies harm caused outside the ship by pollutants to the marine environment, the coast or any other objects (ships, fishing tackle etc). It also includes the cost of various measures undertaken by any person after the incident which might have caused either leakage or discharge of pollutants, for preventing or reducing the damage from pollution, and also includes the losses caused by such measures.

Article 299

The proprietor of the ship is not liable for damage from pollution if he can prove that the damage occurred as a result of:

- a) Natural calamity of exceptional, unavoidable and insurmountable character;
- b) Act of war, hostilities or civil commotion;
- c) Conduct of third parties acting or failing to act with intent to cause damage;
- d) Malfunctioning of lights and other navigational aids caused by negligence or other misconduct of the authorities responsible for maintaining these aids in working order;
- e) Emergency discharge of foul waters, rubbish and other substances harmful to the environment as a result of the port not accepting the said waters and substances.

Article 300

If the shipowner can prove that the damage from pollution arose entirely or partially as a result of the malice or negligence of other responsible parties and/or the victim, then depending on the degree of blame of those responsible parties and/or the victim, the amount of compensation should be reduced or he should be refused compensation.

Article 301

When the damage from pollution is caused by leakage or discharge of pollutants from two or more ships the proprietors of these ships are jointly and severally liable for all the damage if it is impossible to determine the liability of each shipowner individually.

Article 302

1. The liability of the proprietor of the ship for damage from pollution as a result of leakage or discharge of pollutants from his ship is limited with regard to one or several incidents produced by one and the same cause to an overall sum calculated at 133 IMF units of accounts for each unit of the ship's carrying capacity. This overall sum may not exceed 14 million units of accounts.
2. The ship's carrying capacity in the present Chapter is understood to be her net capacity with the addition of the volume of the engine compartment. If it is impossible to determine the ship's capacity by conventional rules of measurement, the ship's capacity is reckoned to be equal to 40 per cent of the weight of the oil or other substances which the ship can carry expressed in tonnes.

Article 303

For purposes of limiting his liability for damage from pollution under Article 302 of the present Code, the proprietor of the ship should set up in the court where the claim for compensation for the damage has been laid a fund equal to the sum of his maximum liability, by transferring money (deposit) or by presenting other security acknowledged by the court as acceptable and sufficient.

Article 304

1. The owner of a ship carrying more than 2000 tonnes of oil in bulk as cargo should insure or secure by other means (by obtaining a banker's guarantee or other guarantee) his liability for damage from pollution.
2. The claim for compensation of damage from oil pollution may be laid directly against the insurer of the liability of the owner of the ship or another person providing security for the liability of owner of the ship. The person against whom the claim is laid is entitled under Article 302 and 303 of the present Code to limit his liability and set up a fund equal to the sum of maximum liability even in cases when the liability of the proprietor of the ship under Article 337 of the present Code may not be limited. The respondent in the case of this claim is entitled to put forward objections to the victim's claims. The proprietor of the ship may himself plead these objections, but may not plead the shipowner's insolvency or the liquidation of his enterprise. The respondent is also released from liability if he can prove that the damage from oil pollution was the result of the deliberate fault of the ship herself. At the request of the respondent the owner of the ship should be made to take part in the case as co-respondent.
3. A claim for compensation of damage may not be laid against the following persons unless the damage was caused by their actions or inaction committed deliberately or through gross negligence:
 - a) employees and/or agents of the proprietor or crew members;
 - b) any other person working aboard the ship without being a crew member;
 - c) the charterer, including a bareboat charterer and the ship's steward and their employees and agents;
 - d) salvors and their employees and agents engaged in salvage work with the consent of the proprietor or on the instructions of the maritime authorities.
4. Nothing in the present Article limits the proprietor's right to seek indemnity.

Article 305

1. A ship carrying more than 2000 tonnes of oil in bulk as cargo should have a valid certificate authenticating that the liability of the proprietor of the ship for damage from oil pollution is secured in accordance with Article 304 of the present Code.
2. The conditions and procedure for the issue, verification and acknowledgement of this certificate is laid down by the XXX Marine Administration in accordance with Article 9 of the present Code.

Article 306

Articles 337, 341, 342 and Articles 343 - 348 of the present Code respectively are to apply to liability for pollution of the sea as provided for in the present Chapter.

Article 307

In Articles 343 - 348 of the present Code “oil” is understood to be any stable oil, including crude, fuel oil, heavy diesel fuel and lubricants and also whale and fish oil.

CHAPTER XIX
NUCLEAR SHIP OPERATOR'S LIABILITY
FOR NUCLEAR DAMAGE

Article 308

1. The operator of a nuclear ship is liable for nuclear damage caused as a result of a nuclear incident involving the nuclear ship, except for cases indicated Article 310.1 of the present Code.
2. Nuclear damage caused to the person or property by radioactive properties or a combination of nuclear properties with toxic, explosive and other dangerous properties of nuclear fuel, the nuclear ship's radioactive products or their wastes, and also the expenses incurred for purposes of preventing or limiting the damage.
3. If in addition to nuclear damage, other damage is caused which cannot be separated from the nuclear damage, then all the damage caused is acknowledged as nuclear.
4. Damage caused to the nuclear ship herself, her equipment, fuel and stores is not nuclear damage.
5. An incident or series of incidents produced by one and the same cause, involving damage classed in the second and third parts of the present Chapter is recognised as a nuclear incident.

Article 309

1. Apart from cases provided for by Article 314 of the present Code, liability for nuclear damage is borne exclusively by the operator of the nuclear ship.
2. Eligible to be the operator of a nuclear ship is a corporate body or person authorised by the state of the ship's flag to operate a nuclear ship or a state directly operating such a ship.

Article 310

1. The operator of a nuclear ship is obliged to make good any nuclear damage unless he can prove that the damage arose as a result of act of war, hostilities or civil commotion, or act of God.
2. If the operator can prove that the nuclear damage arose wholly or partially as a result of the victim's malice the operator is released wholly or partially from liability towards such victims.

Article 311

The operator of a nuclear ship who has made good nuclear damage is entitled to make a claim of indemnity against:

- a) A person who deliberately caused nuclear damage;
- b) A person who carried out the operation to raise a sunken nuclear ship without the consent of the operator or state of the ship's flag, if the damage was the result of misconduct of that person.
- c) A claim of indemnity may be laid also against a person undertaking to make good nuclear damage by agreement with the operator of the nuclear ship. In cases covered by the present article, the claim of indemnity may be laid also by a person who has made good nuclear damage on the basis of Article 317 of the present Code.

Article 312

1. The liability of the operator of a nuclear ship for nuclear damage caused as a result of one nuclear incident involving the said ship is limited to the sum of 81,970,000 IMF units of accounts including judicial expenses.
2. If as a result of a nuclear incident claims are laid for compensation of damage caused both to the person and to property, of the sum stipulated in the first part of the present Article one part amounting to 57,380,000 units of accounts is earmarked exclusively for payment of claims for compensation of damage to the person, and another part of the sum amounting to 24,590,000 units of accounts is earmarked for payment of claims for compensation of damage to property.
3. If the first part of the sum proves insufficient to meet the claims for compensation of damage to the person, the unpaid residue of such claims is to be paid in proportion to the payment from the second sum along with claims for compensation of damage to property.
4. Sums designated for meeting claims are distributed among claimants in proportion to the proven amounts of their claims.

Article 313

1. More than one operator of nuclear ships who have jointly caused nuclear damage incur liability jointly and severally. But the liability of the operator of a nuclear ship against whom a claim has been laid for full compensation of nuclear damage may not exceed the maximum in the first part of Article 312 of the present Code.
2. The operator of a nuclear ship who has made good damage in accordance with the first part of the present Article is entitled to receive compensation from other operators of nuclear ships in proportion to the amount of damage caused by each of them, and if it is impossible to establish this, then in equal shares.

Article 314

If nuclear damage is caused by a nuclear ship which at the time of the nuclear incident had not been issued by the state of the ship's flag with a permit for operation, then liability is borne by the owner of the nuclear ship. In this case the limit to the liability of the operator of the nuclear ship on the basis of Article 312 of the present Code does not apply.

Article 315

1. If as a result of a nuclear incident injury is caused to the person of a worker involved in the execution of his work (service) duties, liability under the provisions of the present Article is borne by the operator of the nuclear ship. He is also obliged to pay insurance payments for the victim.
2. The payment of compensation to a person receiving benefit or a pension through special insurance is effected in accordance with procedure envisaged with XXX legislation.

Article 316

1. A nuclear ship must have the appropriate valid certificate confirming that the liability of the operator of the nuclear ship in the event of nuclear damage is secured as per Article 312 of the present Code.
2. The conditions and procedure for the issue, verification and recognition of this certificate are established by the XXX Marine Administration on the basis of Article 9 of the present Code.

Article 317

1. A claim for compensation of nuclear damage may be laid directly against the insurer or another person providing financial backing for the operator of the nuclear ship.
2. When a claim is laid for compensation of nuclear damage against the operator of a nuclear ship the insurer or whoever provided financial backing to the operator is entitled to take part in the judicial action.

Article 318

1. In cases when the amount of nuclear damage exceeds the maximum liability of the operator of the nuclear ship as laid down in Article 312.1 of the present Code, then at the request of the operator of the nuclear ship, the claimant or the state which issued a permit for operation of the nuclear ship a fund is set up in the court of that state to secure limited liability within this maximum. To effect this, the operator remits sums of money (deposit) to the court or provides other security recognised by the court as acceptable and sufficient.
2. The regulations contained in Articles 343, 344, 345 and 347 of the present Code apply to the establishment and distribution of this fund.

Article 319

The second part of Article 339, Articles 341 and 348 respectively of the present Code apply to the liability of the operator of a nuclear ship for nuclear damage provided for in the present Chapter.

Article 320

A nuclear ship may enter XXX territorial seas only by permission of the President of XXX. Control of the nuclear ship within the territorial waters of XXX is carried out by Marine Administration and Ministry of Environment and Natural Resources.

CHAPTER XX REWARD FOR RESCUE AT SEA

Article 321

1. Any action undertaken to render help to people, a ship or any other property in danger shall be regarded as a salvage and rescue operation regardless of what waters the operation took place in.
2. The provisions of this Chapter also apply to ships sailing under the flag of the XXX naval forces.

Article 322

1. Any act which has a useful result performed to save a ship in danger, the cargo and other things on board, and also to preserve the freight and payment for carriage of passengers and luggage, or other property or equally the natural environment is entitled to a just reward.
2. The reward is not paid if the action did not produce a useful result.

Article 323

The reward is not entitled for:

- a) Salvage services rendered notwithstanding an express and reasonable prohibition by the captain of the ship in danger;
- b) salvage acts in performance of a contract for marine towage.

Article 324

1. Rescued people are not obliged to pay a reward for their rescue.
2. Rescuers are entitled to their fair share of the reward for salvaged property on a par with the salvors of property if the rescue of people was carried out in connection with the same incident as the salvage of the property.

Article 325

The reward is paid also when the ship rendering rescue services belongs to the owner of the rescued ship.

Article 326

1. The amount of reward is determined by agreement of the parties, and if there is no agreement by the court of law or arbitration.
2. Any agreement on rescue made at the moment and under the influence of danger may be annulled at the request of one of the parties or modified by the court of law or arbitration if the court of law or arbitration considers that the conditions agreed upon are not fair.

Article 327

The reward for rescue includes:

- a) payment for the salvor's services;
- b) expenses incurred for purposes of rescue;
- c) payment for storage of salvaged property;
- d) special remuneration if the salvor prevented or minimised pollution of the environment.

Article 328

1. Reward for rescue is determined by the court of law or arbitration taking into account the following criteria regardless of the order in which they are presented below:
 - a) The degree of success achieved by the salvor;
 - b) The salvaged value of the ship and other property ;
 - c) The danger run by the salvaged ship and her crew, passengers and cargo;
 - d) The skill and effort of the salvors in salvaging the ship and other property and rescuing people;
 - e) The time spent by the salvor and the expenses and losses which he incurred;
 - f) Any liability the salvor may incur towards third parties;
 - g) The risk of liability and other risks run by the salvors and their property;
 - h) The value of the salvors' property which was endangered;
 - i) The special mission of the rescue ship;
 - j) The salvors' efforts to prevent or reduce pollution of the environment.
2. Payment of the fixed reward should be made by all interests (the ship and other salvaged property) in proportion to their salvaged value.

Article 329

The amount of the reward may be reduced or reward may be refused if the salvors through their own fault rendered the salvage operation necessary, or committed theft, appropriated property or committed other acts of deceit or their actions were negligent and aggravated the consequences of the operation.

Article 330

1. The shipowner shall pay the salvor a special remuneration for preventing or minimising pollution to the environment amounting to the expenses incurred by the salvor, increased by a maximum of 30 per cent.
2. But if the court of law or arbitration deems fair, taking into account the circumstances of the case and the criteria laid down in Articles 328 - 329 of the present Code, it may decide to increase the special remuneration to 100 per cent of the expenses incurred by the salvor.

Article 331

The salvage reward may not exceed the value of the salvaged property.

Article 332

The value of the salvaged property shall be deemed to be the sum of its appraised value, or if the property is sold, the proceeds of the sale with deduction in both cases of the established charges and duties and also costs of unloading, storage and appraisal or sale of the property.

Article 333

The distribution of the reward among several salvors shall be made by their agreement, or failing agreement, by the decision of the court of law or arbitration which in such cases shall be guided by the provisions of Articles 328 - 329 of the present Code.

Article 334

The distribution of the reward among shipowner, crew members and other persons is made according to the personal contribution of each towards achieving the results of salvage and rescue and by mutual agreement of the parties, or failing agreement, by the decision of the court of law or arbitration.

Article 335

The payment of reward for salvage and rescue is made in the currency in which it is received.

CHAPTER XXI LIMIT TO SHIPOWNER'S LIABILITY

Article 336

A shipowner shall be liable for his obligations to the extent of property belonging to him on which under XXX legislation executions can be levied.

Article 337

1. A shipowner's liability shall be limited as provided for in Article 340 of the present Code in respect of the following claims irrespective of legal foundation:
 - a) Claims regarding death or bodily harm or loss or damage to property (including damage to port structures, water basins, waterways and navigational aids) occurring on board ship or directly involving the operating of the ship or rescue operations;
 - b) Claims regarding removal or destruction of ship's cargo or rendering it harmless;
 - c) Claims regarding damage resulting from delay in sea carriage of cargo or passengers or their luggage;
 - d) Claims regarding damage resulting from violations of any rights not arising from contract and occurring directly in connection with the operating of the ship or rescue operations;
 - e) Claims regarding raising, removal, destruction or rendering harmless a ship which has sunk, broken up, run aground or been abandoned;
 - f) Causing damage in connection with navigation or operation of the ship to persons or property not on board the ship;
 - g) Claims for crew's pay and other sums due to the crew including expenses of repatriation and social insurance contributions payable on their behalf.
2. If the damage indicated in Point 337.1.f of the present Code was caused by a person not on the ship, then the shipowner responsible for the actions and omissions of that person may limit his own liability when the action or omission was connected with navigation or control of the ship or with loading, transportation or unloading of cargo, luggage or hand luggage or with taking on or landing passengers.

Article 338

The shipowner's liability may not be limited if it is proven that the damage was the result of his own action or omission committed with the intention of causing such damage or out of presumption, with the awareness of the possibility of causing it.

Article 339

Limitation of liability on the basis of Article 337 of the present Code does not apply with regard to claims:

- a) Arising from rescue or general average contribution;
- b) Of crew members and other employees of the shipowner whose duties are connected with the ship, and also their beneficiaries or citizens having the right to receive maintenance from them if under the legislation governing these persons' relations with the shipowner his liability for these claims may not be limited or it exceeds the maximum levels provided for in Article 331 of the present Code;
- c) Connected with raising or removing sunken property;

- d) Regarding compensation of losses from pollution from oil or other substances harmful to people's health or marine life, when the provisions of Chapter XVIII of the present Code apply to the liability for this damage;
- e) Regarding compensation of nuclear damage, when the rules of Chapter XIX of the present Code apply to the liability for this damage.

Article 340

1. The limits of liability for claims indicated in Article 337 and arising from one and the same incident are calculated as follows:
 - a) With regard to claims caused by death or bodily injury:
 - 333,000 units of accounts for a ship of gross carrying capacity of not more than 500 tonnes;
 - for a ship of carrying capacity higher than the above, the following sum shall be added to this:
 - for each tonne from 501 to 3000 tonnes - 500 units of accounts;
 - from 3001 to 30,000 tonnes - 333 units of accounts;
 - from 30,001 to 70,000 - 250 units of accounts;
 - over 70,000 tonnes - 167 units of accounts.
 - b) With regard to any other claims:
 - 167,000 units of accounts - for a ship of gross carrying capacity of not more than 500 tonnes;
 - for a ship of carrying capacity exceeding the above, the following sum is added to this:
 - for each tonne from 501 to 30,000 - 167 units of accounts;
 - from 30,001 to 70,000 - 125 units of accounts;
 - for each tonne above 70,000 - 83 units of accounts.
2. When the incident gave rise to claims indicated in Points 340.1.a and b of the present Code, if the sums indicated in Point 340.1.a are found to be insufficient to meet the claims for compensation of damage to the person, the unpaid residue of such claims is to be met proportionally from the sum of Point 340.1.b along with other claims.
3. Claims for compensation of damage to the person include claims arising as a result of death or injury to people's health.
4. For the purposes of determining the limit of the shipowner's liability a ship of less than 300 units capacity is considered to be a ship of 300 units capacity.

Article 341

The limits of liability provided for in Article 340 of the present Code apply to the combination of all claims arising from any one incident and laid against one shipowner and the persons named in Article 347 of the present Code.

Article 342

If a shipowner whose liability is limited on the basis of Article 337 of the present Code is entitled to a counter claim arising from the same incident, the limitation of liability is applied only with regard to the difference resulting from deduction of the sums of reciprocal claims.

Article 343

1. For the purposes of securing his liability the shipowner may set up a fund in the court or other competent body where the claim is being made against him.
2. The fund is set up to the sum comprising the maximum liability of the shipowner by making over sums of money (deposit) or providing other security acknowledged as acceptable and sufficient by the court or other competent body where the fund is being set up.

Article 344

The fund set up in accordance with Article 343 of the present Code is designated only for meeting claims under which liability may be limited.

Article 345

1. After the fund has been set up as per Article 343 of the present Code the court where it has been set up is exclusively competent to decide all questions concerning distribution of the fund.
2. The fund is distributed among the creditors in proportion to their claims as established by the court.

Article 346

The unit of accounts is the "special drawing rights" unit as defined by the IMF. The rate is determined by the IMF. The sums mentioned in Points 340.1 are converted into the national currency of the state in whose court the case is being examined.

Article 347

If any of the claims on which the shipowner's liability may be limited is laid directly against the person for whose actions or omissions the shipowner is liable, that person is entitled to enjoy all the rules of limitation of liability laid down for the shipowner unless it is proven that the damage was caused by that person deliberately.

Article 348

Any action aimed at securing limited liability, especially the creation of a fund or reference to such security, does not signify acknowledgement of liability.

Article 349

Any agreement on reduction of the shipowner's liability as defined by the provisions of the present Chapter is invalid.

CHAPTER XXII PREFERENTIAL DEMANDS

Article 350

1. The following demands shall have priority in the specified order of satisfaction over other demands even if secured by mortgage:
 - a) demands based on labour relations, demands for compensation of harm caused by mutilation, other injury to health or death, and after their full satisfaction - demands concerning social insurance insofar as all such demands relate to the ship in question;
 - b) demands relating to port dues; demands arising from credit relations, court fees, taxes;
 - c) demands arising from nuclear damage and marine pollution;
 - d) demands for salvage reward and general average contributions;
 - e) demands for compensation for losses caused by collision or other accident at sea, from damage to port structures or other property in port and navigational aids;
 - f) demands arising from acts carried out by the captain by virtue of the powers conferred upon him by law for the preservation of the ship or continuation of the voyage;
 - g) demands for compensation of detriment to cargo or luggage;
 - h) demands concerning payment of freight and other payments due for transport of the cargo in question.
2. Demands concerning payments for services rendered in port shall respectively equal the provisions of 350.1.g and h depending on what property they are being met from.

Article 351

The demands mentioned in Points 350.1.a-g of the present Code shall have priority satisfaction out of :

- a) The value of the ship;
- b) Freight and payment for carriage of passengers and their luggage, due for the voyage in the course of which the grounds for the demand arose;
- c) Any general average contributions payable to the shipowner in respect of the ship in question;
- d) Any compensation payable to the shipowner for loss of freight, and also for unrepaired damage caused to the ship;
- e) Any reward payable to the shipowner for salvage services performed before the completion of the voyage, with deduction of sums due from the shipowner in accordance with Article 332 of the present Code.

Article 352

The demands mentioned in 350.1 c, d, f and h of the present Code shall have priority of satisfaction out of:

- a) The value of any cargo not delivered to the recipient;
- b) Any compensation payable for damaged cargo;
- c) Any general average contributions payable to the cargo owner.

Article 353

The demands mentioned in Article 350 of the present Code shall be satisfied in accordance with the category of priority to which they belong and within each category in proportion to the amounts of the demands. But the demands mentioned in 350.1.d and f of the present Code shall

be satisfied within these priorities in the reverse order of the time at which they arose. Demands arising in connection with one and the same event shall be deemed to have arisen simultaneously.

Article 354

1. Demands relating to the last voyage shall be satisfied in preference to similar demands in respect of earlier voyages.
2. But demands mentioned in Point 350.1.a of the present Code relating to several voyages shall rank with similar demands relating to the last voyage.

Article 355

The right of priority satisfaction shall terminate on the expiry of two years from the day on which the demand arose, except for demands mentioned in Point 350.1.f of the present Code, the right of whose priority satisfaction shall terminate within six months of the day the demand arose.

CHAPTER XXIII SEA PROTESTS

Article 356

1. If while the ship is sailing or is moored, an incident takes place which may form the basis for laying property claims, the captain shall, in order to secure evidence for protection of the shipowners' rights and legal interests, make a sea protest in accordance with established procedure.
2. The sea protest should contain a description of the circumstances of the incident and the measures taken by the captain to preserve the property entrusted to him.

Article 357

A sea protest shall be declared:

- a) in a XXX port - to the notary or other official charged with performance of notarial acts by XXX legislation;
- b) in a foreign port - to the XXX consul or competent officials of the foreign state in accordance with procedure established by the legislation of that state.

Article 358

In a XXX port the sea protest shall be made within 24 hours of registration of arrival at the port. If the incident necessitating the sea protest occurred in port the protest should be made within 24 hours of the incident.

Article 359

1. If it proves impossible to declare a protest within the established time limit, the reasons for this should be indicated in the sea protest.
2. If there are grounds to suppose that the incident which occurred caused damage to the cargo on board the ship, the sea protest should be made before the hatches are opened. Any unloading of cargo before declaration of a sea protest may be commenced only in the event of extreme necessity.

Article 360

In confirmation of the circumstances set out in the sea protest, the ship's captain shall, when making the protest or not more than seven days from the ship's arrival in port or from the time of the incident if it occurred in the port, submit to the notary or other official for inspection the ship's log and an excerpt therefrom certified by the captain.

Article 361

On the basis of the captain's declaration, the entries in the ship's log, examination of the captain and, if necessary, other witnesses from among the ship's crew, the notary or other official makes out a deed of sea protest and authenticates it with his signature and armorial seal.

Article 362

A statement of sea protest may be accepted from the captain of foreign ships and deeds of sea protest in these cases may be drawn up by the appropriate consular representatives of foreign states in XXX on conditions of reciprocity or by the persons indicated in the Article 357.a.

CHAPTER XXIV CLAIMS AND LAWSUITS

Article 363

1. Circumstances which may serve as the basis for the proprietary liability of the carrier, senders or recipients of the cargo and passengers shall be attested by statements of damage or documents completed by an independent surveyor.
2. In a foreign port these circumstances shall be attested to in accordance with the rules in force in the port concerned.
3. A statement of damage shall be drawn up to attest to:
 - a) Any discrepancy between the actual description, weight or number of items of the cargo or luggage and the data given in the shipping document;
 - b) Any damage or spoilage to cargo or luggage;
 - c) Discovery of any cargo or luggage without documents or any documents without cargo or luggage;
 - d) Return of stolen cargo or luggage to the carrier.
4. The forms for documents, the procedure to be followed in drawing them up and the procedure for attesting to circumstances which do not require the drawing up of documents shall be established by an independent surveyor in accordance with accepted rules and recommendations.

Article 364

1. Before action is brought against the carrier arising from marine transport of cargo a claim must compulsorily be made against him.
2. Claims shall be laid against the organisation which effected the marine transport of the cargo, and if the transport was not effected, it should be laid against the organisation which should have effected the transport under the contract for marine transport of cargo.
3. Claims arising from transport of luggage may be laid against the carrier or the port of departure or destination at the discretion of the claimant.

Article 365

- a) Claims arising from marine transport of cargo in direct mixed and direct water communications are laid against the carrier whose means of transport delivered or should have delivered the cargoes to the port of destination.
- b) In cases when the final point of transport is a railway station or road transport terminus or an airport, the claims are laid against the corresponding carrier in accordance with the rules laid down by the form of transport in question.

Article 366

1. The following are entitled to lay claims and file lawsuits:
 - a) In the case of non-arrival or late arrival of the ship for loading - the sender of the goods;
 - b) In the case of shortfall, damage or loss - the cargo recipient or sender provided he presents the bill of lading and the statement of damage or corresponding document drawn up according to the rules in force in the foreign port in question;
 - c) In the case of late delivery of the goods or delay in them being handed over - the recipient provided he presents the bill of lading;

- d) In the case of loss or delay in delivery of the luggage - the person who presents the luggage receipt, and in the case of shortfall or damage to luggage - the presenter of the statement of damage;
 - e) In the case of overcharging of freight - the sender or recipient of the cargo provided he presents the bill of lading.
2. When claims are laid arising from marine transport of cargo effected under a sea waybill (waybill), a sea waybill (waybill) shall be presented instead of a bill of lading, and in the event of loss of cargo being carried under a waybill the receipt should be presented.
 3. Absence of a statement of damage shall not forfeit the right to lay a claim and file a lawsuit if it is proven that there was a refusal to draw up such a document and this refusal was appealed against.

Article 367

1. The right to lay claims and file lawsuits may not be transferred to other organisations or persons except when the sender transfers this right to the recipient of the cargo or *vice versa*, or the recipient or sender of the cargo transfers this right to a higher organisation, a forwarding organisation or the insurer, authorised lawyers and agents.
2. Transfer of the right to present a claim or file a lawsuit shall be attested by an endorsement on the bill of lading, sea waybill, waybill, receipt or letter.

Article 368

1. A claim shall be made in writing.
2. Documents supporting the claim shall be attached to the statement of claim. Transport documents shall be presented in the original or a copy in case of non-availability of the original.
3. A claim for shortfall, damage or spoilage of cargo shall have attached to it a document attesting to the value of the shipped cargo as well as documents confirming the right to lay the claim (Article 366 of the present Code).

Article 369.

1. Claims other than for injury or death of physical persons must be brought within a two year period, while for injury or death the timeframe extends to three years.
2. The above mentioned periods shall begin to run:
 - a) for claims arising from the contract for carriage - from the day the cargo was handed over, and if it is not handed over - from the day it should have been;
 - b) for claims concerning the payment of penalties and bonuses arising from the transportation of goods - from the last day of the month following the time the transportation should have started; for the claims on penalties for idling of the ship - from the day the claimant received a copy of the payment demand (invoice) from the shipowner charging the penalty;
 - c) for the claims arising from time charter, bareboat charter, mortgage, marine towage, deals concluded by the captain within the limits of his authority defined in Articles 51, 56 and 59 of the present Code, provision of pilotage services, also for the claims arising from the provisions of Article 304 - from the day on which the right of action accrued
 - d) in respect of carriage of a passenger - from the day the passenger left the ship or should have done, and if the claim is laid in connection with injury to the passenger's health

- during transportation, causing his death - from the day of the passenger's death, but not more than 3 years from the day the passenger left the ship;
- e) in respect of transportation of luggage - from the day the luggage was delivered or should have been delivered;
 - f) In respect of claims for compensation of damage caused by collision of ships - from the day of the collision;
 - g) In respect of claims for reward for rescue - from the day of completion of rescue operations;
 - h) In respect of claims arising from a contract for marine insurance - from the day of the right to file the lawsuit.
3. Claims against the cargo carrier under demands indicated in the 1.a of the present Article may be laid within the first 6 months of the period of limitation.
 4. The carrier shall examine the stated claim and notify the claimant of their attestation or rejection within 3 months of the day the claim was received.
 5. From the day the claim was laid against the cargo carrier, the period of limitation shall cease to run until an answer has been received to the claim or until expiry of the deadline laid down for an answer.

Article 370

1. In the case of claims for compensation of losses from pollution from ships and nuclear damage a 3-year period of limitation shall apply, but if the said claims arose from relations between corporate bodies of XXX - a 1-year period of limitation shall apply.
2. The said periods run from the day when the victim realised or should have realised that such losses or damage had been caused to him, but not more than 6 years from the day of the incident causing the pollution, and 15 years from the day of the incident causing nuclear damage.

Article 371

In respect of claims for which no periods of limitation are provided for by the present Code, the general periods of limitation shall apply as established by XXX civil legislation, unless different periods of limitation are established for these claims in XXX's international agreements.

Article 372

1. The rules concerning interruption, suspension and recommencement of the period of limitation of action as laid down by XXX's civil legislation shall apply to the limitation periods established by the present Code.
2. If ascertainment of the sum involved in the sum awarded by the lawsuit depends on general average assessments, the period of limitation shall be suspended from the day the average adjuster issues his resolution recognising the existence of general average and until the day on which the person concerned receives the general average statement.

Article 373

The periods of limitation of action established for claims enumerated in Points 369.1.f and 369.1.g of the present Code shall be extended to three years where the ship to which the demands refer could not during the limitation period be caught in XXX waters.

Article 374

1. When claims are met arising from relations governed by the present Code, the sum involved shall be paid with interest at an annual rate not exceeding that established by the XXX National Bank.
2. The interest shall accrue from the day on which payment of the sum in question was demanded in writing to the day on which it is paid.
3. The rules of the present Article shall not apply to claims regarding penalties and premiums or for losses compensated through contribution in general average.

СОДЕРЖАНИЕ

I.	ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	2
II.	СУДНО	8
III.	КАПИТАН И ЭКИПАЖ СУДНА	13
IV.	МОРСКОЙ ПОРТ	19
V.	КАПИТАН ПОРТА	22
VI.	МОРСКАЯ ЛОТЦМАНСКАЯ СЛУЖБА	25
VII.	ЗАТОНУВШЕЕ В МОРЕ ИМУЩЕСТВО	29
VIII.	ДОГОВОР МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА	31
IX.	ДОГОВОР МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ Пассажира и багажа (Пассажиры и груз)	44
X.	ДОГОВОР МОРСКОГО КРУИЗА	47
XI.	ДОГОВОР ФРАХТОВАНИЯ СУДНА НА ВРЕМЯ (ТАЙМ-ЧАРТЕР)	49
XII.	ДОГОВОР ФРАХТОВАНИЯ СУДНА БЕЗ ЭКИПАЖА (БЕРБОУТ- ЧАРТЕР)	51
XIII.	МОРСКАЯ ИПОТЕКА	53
XIV.	ДОГОВОР БУКСИРОВКИ	56
XV.	ДОГОВОР МОРСКОГО СТРАХОВАНИЯ	59
XVI.	ОБЩАЯ АВАРИЯ	67
XVII.	ВОЗМЕЩЕНИЕ УБЫТКОВ ОТ СТОЛКНОВЕНИЯ СУДОВ	73
XVIII.	ВОЗМЕЩЕНИЕ УЩЕРБА ОТ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ СУДАМИ	75
XIX.	ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ОПЕРАТОРА ЯДЕРНОГО СУДНА ЗА ЯДЕРНЫЙ УЩЕРБ	78
XX.	ВОЗНАГРАЖДЕНИЕ ЗА СПАСЕНИЕ НА МОРЕ	81
XXI.	ПРЕДЕЛЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ СУДОВЛАДЕЛЬЦА	84
XXII.	ПРИВЕЛИГИРОВАННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ	88
XXIII.	МОРСКОЙ ПРОТЕСТ	90
XXIV.	ПРЕТЕНЗИИ И ИСКИ	92

Г Л А В А I ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1

Морской Кодекс ХХХ (далее - "Кодекс") регулирует отношения, возникающие из мореплавания. Под "Мореплаванием" понимается деятельность, связанная с использованием судов для перевозки, пассажиров, багажа и почты, грузов, для рыбных и иных морских промыслов, разведки и добычи полезных ископаемых, производства буксирных и спасательных операций, а также для других хозяйственных, научных и культурных целей.

Статья 2.

Настоящий Кодекс распространяется:
на морские суда, во время их следования по морским путям, рекам, озерам, водохранилищам и другим водным путям, если специальным законом или международным договором ХХХ не установлено иное.

Статья 3.

Правила настоящего Кодекса, кроме исключительных случаев, которые не должны предусматривать задержание, арест и изъятие таких судов и грузов, не распространяются на суда, плавающие под военно-морским флагом. К морским воинским перевозкам правила настоящего Кодекса применяются в части непредусмотренной специальным законодательством, регулирующим эти перевозки.

Статья 4.

К перевозкам в прямом смешанном и прямом водном сообщении, осуществляемым с участием морского транспорта, правила Кодекса применяются в случаях, прямо в нем указанных, а также в части, непредусмотренной специальным законодательством, регулирующим такие перевозки.

Статья 5.

Перевозка и буксировка между портами ХХХ осуществляется судами под флагом ХХХ, иностранные суда могут осуществлять такую деятельность на основе международного договора ХХХ.

Статья 6.

Перевозка и буксировка между портами ХХХ и иностранными портами осуществляется судами, принадлежащими любому государству.

Статья 7.

Деятельностью, входящей в понятие "мореплавание" в соответствии со Статьей 1 Кодекса, могут заниматься юридические или физические лица, в чей собственности или владении, находятся суда, в соответствии с законодательством ХХХ.

Статья 8.

Национальная Морская Администрация ХХХ - это структурное подразделение Министерства Транспорта ХХХ, которая является органом управления в морской отрасли и в своей деятельности руководствуется Конституцией ХХХ, настоящим Кодексом, иными законодательными актами ХХХ, заключенными ХХХ международными договорами и Соглашениями и международными конвенциями, участницей которых является ХХХ, а также Положением о Морской Администрации ХХХ.

Статья 9.

Морская Администрация ХХХ:

- а) Осуществляет от имени ХХХ контроль Государства Флага и контроль Государства Порта, в пределах своей компетенции разрабатывает правила судоходства, инструкции, издает индивидуальные правовые акты, обязательные для исполнения всеми юридическими и физическими лицами ХХХ, а также разрабатывает законодательные предложения и рекомендации.
- б) В пределах своей компетенции разрабатывает и осуществляет тарифную политику морского обслуживания в соответствии с законодательством ХХХ.

Статья 10.

Все суда, посещающие порты ХХХ, должны находится под техническим надзором классификационного общества - члена МАКО.

Статья 11

1. Отвод прибрежного земельного участка и водного пространства, строительство в зоне действия средств навигационного оборудования и морских путей осуществляется в установленном законом порядке и должны быть согласованы с Министерством обороны ХХХ и Морской Администрацией ХХХ, а в случаях, предусмотренных частью 3 статьи 72 настоящего Кодекса, с соответствующим капитаном порта.
2. Организации и граждане, нарушившие правила, содержащиеся в настоящей статье, обязаны по требованию Министерства обороны ХХХ или Морской администрации в указанный ими срок за свой счет произвести снос, перенос или необходимые изменения зданий и сооружений, создающих помехи судоходству и/или действию средств навигационного оборудования.

Статья 12

Слово "Судно" по Кодексу означает все виды плавсредств, включая неводоизмещающие суда и гидросамолеты, используемые или могущие быть использованными в качестве средств передвижения по воде, в том числе :

- а. Для перевозки грузов, пассажиров, багажа и почты, для рыбного или иного морского промысла, добычи и разведки полезных ископаемых,

- спасения людей и судов, терпящих бедствие на море, буксировки судов и иных плавучих объектов, производства гидротехнических работ или подъема затонувшего в море имущества;
- б. Для несения чрезвычайной службы (охрана промыслов, санитарная карантинная служба, защита моря от загрязнения и т.п.);
 - в. Для научных, учебных и культурных целей;
 - г. Для спортивных мероприятий;
 - д. Для иных целей.

Статья 13

Под "рыболовным судном" в настоящем Кодексе понимается любое судно, используемое для рыбного и иного морского промысла. Орудия промысла являются неотъемлемой частью рыболовного судна. Его повреждение другим судном рассматривается как морской инцидент .

Статья 14

1. "Судовладельцем" понимается юридическое или физическое лицо, эксплуатирующее судно от своего имени, независимо от того, является ли оно собственником судна или использует его на ином законном основании.
2. "Собственник судна" - означает, если прямо не оговорено другое, государство, любое физическое или юридическое лицо, которое зарегистрировано в Государственном Судовом Реестре или в Государственной Судовой книге как владелец судна.
3. Каждая судоходная компания имеет управляющего ответственного за безопасность мореплавания и предотвращение загрязнения окружающей среды.

Статья 15.

Термины, указанные в Кодексе, которые предусмотрены в нижеприведенных главах, применяются в следующем значении :

- а) В главе II - "Судно" (за исключением статьи 42 настоящего Кодекса)- ко всем судам, включая рыболовные, зарегистрированным в ХХХ;
- б) В главе IV - "Морской порт" - ко всем невоенным морским портам ХХХ;
- в) В главе V "Капитан морского порта"- ко всем капитанам невоенных портов ХХХ, включая Капитанов рыбных портов;
- г) В главе VI -"Морская лоцманская служба" - к отношениям, возникающим в связи с проводкой судов государственными морскими лоцманами ХХХ на подходах к портам ХХХ, в пределах вод этих портов, а так же при проводке судов между портами;
- д) В главе VII- "Затонувшее в море имущество"-к отношениям, возникающим в связи с имуществом, затонувшим в пределах территориальных или внутренних морских вод ХХХ;
- е) В главе XXI - "Предел ответственности судовладельца"- к судовладельцам, чьи суда плавают под Государственным флагом ХХХ.

- ж) Предел ответственности владельца и оператора ядерного судна, плавающего под иностранным флагом, определяется законом государства флага судна. Однако, если эти пределы ниже пределов, установленных настоящим Кодексом, применяются положения настоящего Кодекса.
- з) В главе XXII "Привилегированные требования"- в случаях, когда спор рассматривается в XXX;
- и) В главе XXIII - "Морской протест"- в случаях, когда морской протест заявляется нотариусу и/или соответствующему лицу XXX;
- к) В главе XXIV - "Претензии и иски"- в тех случаях, когда соответствующие отношения попадают под действие настоящего Кодекса, однако положения статей с 364 по 374 применяются только к отношениям, возникшим в XXX.
- л) Правила и обязанности сторон по договору морской перевозки грузов (глава VIII), договору морской перевозки пассажиров и багажа (глава IX), договору морского круиза (глава X), договору фрахтования на определенное время (глава XI), договору судна без экипажа (глава XII), морская ипотека (глава XIII), договору буксировки (глава XIV), договору морского страхования (глава XV) определяются по закону места оформления, если иное не установлено соглашением сторон.

Статья 16

1. Право собственности и другие имущественные права на суда, плавающие вне пределов XXX, а также возникновение, изменение и прекращение этих прав определяются законодательством государства флага судна.
2. Право на строящееся судно определяется по закону государства, где находится такое судно, если договором на постройку судна не установлено иное.

Статья 17.

1. Правовое положение экипажа судна, в частности, отношения между его членами, связанные с эксплуатацией судна, определяются законом государства флага судна.
2. Отношения между членами экипажа судна и судовладельцем регулируются законом государства флага судна, если договором, регулирующим эти отношения, не установлено иное.

Статья 18.

1. Права на имущество (суда, их обломки, оборудование, грузы и т.п.), затонувшее во внутренних водах либо в территориальном море, а так же отношения, возникающие в связи с этим имуществом, определяются законодательством государства, в водах которого это имущество находится.
2. К затонувшим в открытом море судам, находящимся на них грузам и иным предметам, применяется закон государства флага судна.

Статья 19.

1. Отношения по общей аварии регулируются законодательством государства, в порт которого судно шло после происшествия, вызвавшего общую аварию, если сторонами не установлено иное.
2. Если все лица, интересы которых затронуты общей аварией, являются резидентами ХХХ, применяется законодательство ХХХ, если сторонами не установлено иное.
3. Материальная ответственность по общей аварии распределяется статьями 273-289 Кодекса.

Статья 20.

1. Отношения по возмещению убытков от столкновения судов во внутренних водах или территориальном море регулируются законодательством государства, где произошло столкновение.
2. Если столкновение произошло в открытом море и спор в связи со столкновением рассматривается в ХХХ, применяются правила главы XVII настоящего Кодекса.
3. Если все столкнувшиеся суда плавают под одним и тем же флагом и не затронуты интересы третьей стороны, то применяется закон государства флага этих судов, независимо от того, где произошло столкновение.

Статья 21

При причинении ядерного ущерба судном, оборудованным ядерной энергетической установкой (далее - ядерное судно), на территории ХХХ, включая территориальные воды ХХХ, применяются правила главы XIX настоящего Кодекса.

Статья 22

В случаях причинения судном вреда, не подпадающего под действие статей 20 и 21 настоящего Кодекса, возмещение причиненных убытков регулируется законодательством государства, где имело место действие или иное обстоятельство, послужившее основанием для требования о возмещении ущерба, а если ущерб причинен в открытом море законодательством государства флага судна.

Статья 23

1. При отсутствии иного соглашения сторон к отношениям, связанным с вознаграждением за спасение судов или иных объектов во внутренних и территориальных водах, применяется законодательство государства, где имело место спасение, а если оно имело место в открытом море и спор, возникший в связи со спасением, рассматривается в ХХХ, применяются правила главы XX настоящего Кодекса.
2. Если спасавшее и спасенное судно плавают под флагом одного государства, применяется законодательство этого государства независимо от того, где осуществлялось спасение.

3. Вознаграждение за спасение между владельцем и экипажем спасавшего судна, а так же между членами экипажа распределяется в соответствии с законодательством государства флага этого судна.

Статья 24

Применение иностранного законодательства и обычаев торгового мореплавания в договорах, предусмотренных Кодексом, разрешается если стороны придут к соглашению об этом. Однако иностранное законодательство не применяется, если это противоречит Конституции ХХХ.

Статья 25

Имущественный спор, связанный с мореплаванием, в котором участвует иностранное юридическое или физическое лицо, может быть, по соглашению сторон передан на рассмотрение иностранного суда или арбитража.

Статья 26

В случаях, когда международный договор или конвенция, участником которого является ХХХ, содержит условия, отличные от содержащихся в настоящем Кодексе, применяются правила международного договора или конвенции.

Статья 27

С учетом своеобразий морского судоходства, гражданские, административные и иные правоотношения регулируются гражданским, административным и иным соответствующим законодательством ХХХ, законом по аналогии, либо по общим принципам законодательства ХХХ, если их не регулирует настоящий Кодекс.

ГЛАВА II СУДНО

Статья 28

1. Судно, которое использует флаг ХХХ, является принадлежностью ХХХ.
2. Национальная принадлежность судна определяется регистрацией судна в Государственном судовом Реестре или Государственной судовой Книге ХХХ.
3. В отношении судов ХХХ действуют все узаконенные в ХХХ формы собственности.
4. Право плавания под Государственным флагом ХХХ предоставляется судну, которое представляет:
 - а) Собственность государства;
 - б) Собственность юридических или физических лиц ХХХ;
 - в) Собственность иностранных судовладельцев, имеющих в ХХХ уполномоченных представителей;
 - г) Эксплуатируемых по договору бэрбоут чартера.

Статья 29.

1. Судно приобретает право плавания под Государственным флагом ХХХ с момента внесения его в Государственный судовой реестр или регистрации его в Государственной судовой книге ХХХ.
2. Судно, приобретенное за границей, получает право плавания под флагом ХХХ с момента выдачи консулом ХХХ временного свидетельства, удостоверяющего это право.
3. Временное свидетельство действительно до внесения судна в Государственный судовой реестр ХХХ или регистрации в Государственной судовой книге ХХХ, но не более одного года.
4. За подъем на судне Государственного флага ХХХ без соответствующего на то права возникает ответственность в установленном законом порядке.

Статья 30.

1. Регистрации в Государственном судовом реестре ХХХ подлежит судно, технический надзор за которым осуществляет классификационное общество, член МАКО.
2. Если судно, не подлежит регистрации в Государственном судовом реестре ХХХ, его регистрация производится в Государственной судовой книге ХХХ.
3. Порядок ведения Государственного судового реестра ХХХ и Государственной судовой книги ХХХ устанавливается Морской Администрацией ХХХ.

Статья 31.

1. Регистрация судна в Государственном Судовом Реестре ХХХ удостоверяется Свидетельством о праве плавания под Государственным флагом ХХХ (судовым патентом), а регистрация в Государственной судовой книге ХХХ - судовым билетом.

2. За регистрацию судна установлен сбор.

Статья 32.

1. С момента регистрации судна ХХХ не признает все ранее сделанные записи в отношении этого судна в судовых реестрах иностранных государств.
2. ХХХ не признает регистрацию судна ХХХ в судовом реестре иностранного государства, если судно не исключено в установленном порядке из Государственного судового реестра ХХХ или Государственной судовой книги ХХХ.
3. При фрахтовании судна на время без экипажа (бэрбоут чартер) это судно может быть зарегистрировано в ХХХ, если на момент фрахтования оно не было зарегистрировано в судовом реестре другого государства.
4. Если судно зарегистрировано в судовом реестре другого государства, то оно может быть зарегистрировано в Государственном судовом реестре ХХХ после приостановки записи, сделанной в судовом реестре этого государства. В случае, когда в данном государстве разрешено внесение судна в нескольких судовых регистрах от этого требования можно отказаться.
5. Судно исключается из регистрации если :
 - а) Списано;
 - б) Признано непригодным к дальнейшей эксплуатации и ремонту;
 - в) Отобрано право плавания под Государственным флагом ХХХ;
 - г) Погибло.
6. Судно теряет право плавания под флагом ХХХ, если:
 - а) Не соответствует требованиям настоящего Кодекса;
 - б) Истек срок бербоут-чартера, который давал судну право плавания под флагом ХХХ;
 - в) Собственник судна или иное уполномоченное лицо потребовало досрочного прекращения регистрации бербоут-чартера;
7. Судну, плавающему под флагом ХХХ, предоставляется право плавания под флагом другого государства:
 - а) После получения права бербоут-чартера;
 - б) По решению специального органа, когда дело касается рыбопромыслового судна (не более 2-х лет).

Статья 33.

Судно должно иметь свое название. Название присваивается собственником судна и изменяется каждый раз при смене собственника.

Статья 34.

1. Судно может быть допущено к плаванию лишь после того, как классификационное общество, под надзором которого судно находится, установит, что оно удовлетворяет требования безопасности мореплавания.
2. Технический надзор за судами, не подлежащими надзору классификационного общества осуществляется Государственной Инспекцией по маломерным судам в порядке, определенном Морской Администрацией ХХХ.

Статья 35.

Требования, которым должны отвечать суда внутреннего плавания ХХХ, выходящие в море, а так же границы районов морского плавания этих судов устанавливает классификационное общество по согласованию с Морской Администрацией.

Статья 36.

1. Судно должно иметь следующие основные судовые документы:
 - а) Свидетельство о праве плавания под Государственным флагом ХХХ (судовой патент);
 - б) Свидетельство о праве собственности на судно;
 - в) Мерительное свидетельство (сертификат по тоннажу);
 - г) Свидетельство о минимальном безопасном составе экипажа;
 - д) Свидетельство о гражданской и финансовой ответственности за загрязнение моря нефтью;
 - е) Список лиц судового экипажа (судовая роль);
 - ж) Судовой журнал;
 - з) Машинный журнал (для судов с механическим двигателем);
 - и) Журнал судовой радиостанции;
 - к) Санитарный журнал;
 - л) Судовое санитарное свидетельство;
 - м) Свидетельства и другие документы в соответствии с международными морскими конвенциями, участником которых является ХХХ
 - н) Удостоверение личности моряка .
2. Список лиц судового экипажа (судовая роль), список пассажиров, судовой, радио, машинный журналы ведут по форме и правилам, установленным Морской Администрацией ХХХ.
3. Санитарный журнал ведут по форме и правилам, установленным Морской Администрацией ХХХ по согласованию с Министерством Здравоохранения ХХХ.
4. Суда, зарегистрированные в Государственной судовой книге ХХХ, вместо документов, указанных в подпунктах а и б пункта 36 настоящего Кодекса, должны иметь Судовой билет.

Статья 37.

Кроме документов, предусмотренных статьей 36 Кодекса, судно должно иметь следующие документы:

- а. Пассажирское свидетельство, если судно перевозит более 12 пассажиров;
- б. Лицензию судовой радиостанции и другие документы согласно регламенту радиосвязи;
- в. Свидетельство о грузовой марке (о наименьшей высоте надводного борта), если судно используется для целей, предусмотренных в подпунктах а - в статьи 12 Кодекса.

Статья 38.

1. Судно, несущее специальную службу, а так же спортивное судно могут не иметь мерительного свидетельства. Однако вместимость судна, несущего специальную службу может быть определена упрощенным способом с выдачей соответствующего удостоверения.
2. Судно, плавающее в портовых или прибрежных водах, не обязано иметь машинного и санитарного журналов, если иное установлено судовладельцем.

Статья 39.

1. Судно, выходящее в заграничное плавание, должно, кроме документов, указанных в статьях 36 и 37 настоящего Кодекса, иметь документы, предусмотренные международными соглашениями, участником которых является ХХХ.
2. Рыболовное судно должно иметь международное свидетельство о безопасности рыболовного судна. Однако это положение не применяется к судам, используемым исключительно для:
 - спорта и отдыха;
 - переработки рыбы и других ресурсов моря;
 - проведения научно-исследовательских работ и обучения;
 - перевозки рыбы.

Статья 40.

1. Свидетельство о праве плавания под Государственным флагом ХХХ, Свидетельство о праве собственности на судно и Лицензию судовой радиостанции выдает Морская Администрация ХХХ.
2. Судовой билет выдает капитан порта, в Государственной судовой книге которого зарегистрировано судно.
3. Мерительное свидетельство, пассажирское свидетельство, Свидетельство о грузовой марке, а так же судовые документы, предусмотренные международными конвенциями участницей которых является ХХХ выдает классификационное общество.
4. Отдельные категории судов с разрешения классификационного общества, по согласованию с Морской Администрацией, могут не иметь мерительного свидетельства или свидетельства о грузовой марке.

Статья 41.

Подлинники документов, указанных в статье 36 Кодекса, должны находиться на судне. Свидетельство о собственности на судно и судовой билет допускается иметь на судне в нотариально заверенной копии.

Статья 42.

1. Признание имеющих на судне, плавающем под иностранным флагом и посещающем порты ХХХ, мерительного свидетельства, пассажирского свидетельства, свидетельства о грузовой марке и лицензии судовой

радиостанции осуществляется на основании международных соглашений, участником которых является ХХХ.

2. Судно, плавающее под флагом иностранного государства, которое не сможет предъявить при посещении портов ХХХ документы, указанные в первой части настоящей статьи, подвергается обязательному освидетельствованию в порядке технического надзора, определению грузовой вместимости, пассажироместимости, наименьшей высоты надводного борта и освидетельствованию его радиостанции на равном основании с судами, плавающими под Государственным флагом ХХХ, за счет судовладельца.

Статья 43.

1. Арест судна допускается только для обеспечения "Морского иска"
2. "Морской иск" вытекает из права собственности на судно и других имущественных отношений, возникающих при строительстве, управлении, эксплуатации, коммерческом использовании, залоге или осуществление мер связанных со спасением судна.
3. Арест или освобождение из-под ареста производится только по решению Суда, Арбитражного Суда, Председателя Морской Арбитражной Комиссии.
4. На суда, находящиеся в государственной собственности ХХХ, не может быть наложен арест или обращено взыскание только с согласия Исполнительной Власти ХХХ.

Статья 44.

Отчуждение иностранному государству, иностранному юридическому или физическому лицу судна, находящегося в государственной собственности ХХХ, допускается в установленном порядке только с разрешения Президента ХХХ.

Г Л А В А III КАПИТАН И ЭКИПАЖ СУДНА

Статья 45.

1. В экипаж судна входят капитан, другие лица командного состава и рядовой состав судовой команды.
2. К командному составу судна, кроме капитана, относятся: помощники капитана, судовые механики, электромеханики, радиоспециалисты, судовые врачи и боцман.
3. Судовладелец может ввести в командный состав судна других специалистов. Судовая команда состоит из палубной команды, машинной команды и других членов экипажа, не относящихся к командному составу судна.

Статья 46.

Капитан и другие члены экипажа судна, внесенного в Государственный судовой реестр ХХХ или зарегистрированного в Государственной судовой книге ХХХ, могут быть гражданами любого государства.

Статья 47.

1. К занятию должностей капитана, помощников капитана, судовых механиков, электромехаников и радиоспециалистов допускаются лица, имеющие соответствующие звания, в соответствии с "Положением о званиях лиц командного состава морских судов".
2. Присвоение указанных званий производится после сдачи экзаменов в Морской Администрации и удостоверяется выдачей дипломов или квалификационных свидетельств.
3. Лишение звания производится судом.
4. К занятию должности капитана на пассажирских судах под флагом ХХХ, допускаются граждане, имеющие звание капитана, сдавшие специальный экзамен и утвержденные на эту должность специальной Коллегией Морской Администрации.

Статья 48.

1. На капитана в течение всего рейса возлагается:
 - а) обеспечение мореходности судна;
 - б) предотвращение ущерба людям, грузу, судну;
 - в) безопасность мореплавания;
 - г) судовождение;
 - д) управление судном;
 - е) поддержание технического состояния;
 - ж) поддержание порядка на судне;
 - з) предотвращение загрязнения моря;
 - и) оказание медицинской помощи людям;
 - к) при необходимости заход в порт.

2. Распоряжения капитана в пределах его полномочий подлежат беспрекословному исполнению всеми находящимися на судне лицами. В случае неисполнения кем-либо из лиц, находящихся на судне, распоряжений капитана, капитан принимает в отношении этих лиц необходимые меры.
3. Если действия находящегося на судне лица, угрожают безопасности судна или находящихся на нем людей и имущества, капитан вправе поместить это лицо в особое помещение и содержать там вплоть до прихода в первый удобный порт для репатриации.
4. За незаконное содержание в особом помещении капитан несет ответственность в порядке, установленном законодательством ХХХ.

Статья 49.

1. В соответствии с Кодексом об Административных правонарушениях ХХХ Капитан рассматривает дела об административных правонарушениях членами экипажа судна, применяет меры поощрения, налагает дисциплинарные взыскания, а так же административные штрафы .
2. Капитан имеет право в случае необходимости отстранять от исполнения служебных обязанностей любое лицо судового экипажа.

Статья 50.

Взаимоотношения капитана судна и других лиц судового экипажа с консулом ХХХ определяются Законом ХХХ "О консульских учреждениях ХХХ".

Статья 51.

Капитан в силу своего служебного положения признается представителем судовладельца и грузовладельцев в отношении сделок, связанных с судном, грузом или плаванием, а также при разрешении спорных вопросов, касающихся вверенного ему имущество, если на месте нет иных представителей судовладельца или грузовладельца.

Статья 52.

1. В случае рождения ребенка и заключения брака на судне капитан обязан составить акт в присутствии двух свидетелей, а так же сделать запись в судовом журнале.
2. Составленный капитаном акт подлежит представлению в органы записи актов гражданского состояния для получения свидетельства о рождении или браке.

Статья 53.

1. Капитан обязан удостоверить составленное находящимся на судне лицом завещание, принять его на хранение и передать капитану порта в ХХХ или консулу ХХХ в иностранном порту.
2. В случае смерти человека на судне капитан обязан составить акт в присутствии двух свидетелей, а если на судне имеется врач или фельдшер, то и в его присутствии, а также сделать запись в судовом журнале и известить

судовладельца. К акту о смерти прилагается описание находящегося на судне имущества умершего. Капитан принимает меры к сохранению имущества умершего.

3. Капитан передает акт о смерти и описание имущества консулу XXX в иностранном порту или капитану порта в XXX, если судно прибывает в порт XXX.
4. Капитан за счет судовладельца принимает меры к погребению умершего. В исключительных случаях, когда судно находится 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 и внесением соответствующей записи в судовой журнал.

Статья 54.

1. Капитан обязан, если это он может сделать без серьезной опасности для своего судна, экипажа и пассажиров:
 - а) Оказать помощь любому обнаруженному в море человеку, которому угрожает гибель;
 - б) Следовать со всей возможной скоростью на помощь погибающим, если ему сообщено, что они нуждаются в помощи, и если такое действие разумно.
2. За неисполнение указанных в настоящей статье обязанностей капитан несет установленную законодательством XXX ответственность. За подобные деяния капитана, судовладелец не несет ответственности.

Статья 55.

1. В случае опасности для судна и для находящихся на нем людей или груза, или в ином безвыходном случае капитан должен для консультаций созывать судовой совет.
2. Судовой совет не ограничивает прав капитана и в любой создавшейся на судне ситуации окончательное решение принимает капитан.

Статья 56.

1. В случае истощения на судне жизненных припасов, в том числе неприкосновенного запаса продовольствия, капитан вправе произвести реквизицию необходимого количества продовольствия, имеющегося в распоряжении находящихся на судне лиц, а также и реквизицию находящегося на судне груза продовольствия, о чем составляется акт.
2. Стоимость реквизированного продовольствия и груза возмещается судовладельцем.

Статья 57.

1. Если, по мнению капитана, судно грозит неминуемая гибель, капитан, после принятия всех мер к спасению пассажиров, разрешает судовому экипажу оставить судно.

2. Капитан оставляет судно последним, приняв все зависящие от него меры к спасению судового, радио и машинного журналов, карт данного рейса, документов и ценностей, кассовой наличности.
3. В случае гибели судна, где бы его экипаж не нашел укрытие, капитан сохраняет свои права и обязанности в отношении экипажа, пассажиров и груза.
4. В случае смерти или болезни капитана командование судном и экипажем принимает старший помощник капитана.

Статья 58.

В случае военной опасности военных действий, а также пиратского нападения капитан обязан принять все меры к спасению находящихся на судне людей, и недопущению захвата судна, находящихся на нем документов, грузов и другого имущества.

Статья 59.

1. Капитан, встретивший во время рейса неотложную надобность в деньгах для продолжения плавания, в особенности для ремонта судна или содержания экипажа, вправе, если нет возможности или времени для получения распоряжения судовладельца, продать часть вверенного ему имущества, не являющуюся необходимой для продолжения плавания.
2. Капитан вправе избрать тот способ приобретения средств к продолжению плавания, который наименее убыточен для судовладельца и грузовладельца.
3. 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 60.

1. В случае совершения на судне, находящимся в плавании, преступления, предусмотренного уголовным законодательством ХХХ, капитан судна выполняет функции органа дознания, руководствуясь при этом уголовно-процессуальным законодательством ХХХ и инструкцией о производстве дознания на морских судах.
2. В случае совершения на судне, во время стоянки в иностранном порту в период плавания, преступления, предусмотренного уголовным законодательством страны пребывания, капитан судна принимает необходимые меры, предусмотренные уголовно-процессуальным законодательством ХХХ, договорами о судоходстве между ХХХ и страной пребывания, а также коллизионными нормами международного права.
3. Капитан судна вправе задержать лицо, подозреваемое в совершении уголовного преступления и передать его соответствующим властям в первом порту ХХХ. В случае необходимости капитан может направить это лицо и материалы дознания в ХХХ на другом судне, зарегистрированном в ХХХ.
4. В случае совершения на судне во время пребывания в порту ХХХ деяния, предусмотренного уголовным законодательством ХХХ, капитан обязан

передать лицо, подозреваемое в совершении указанного деяния, местным властям.

Статья 61.

1. В интересах безопасности на море и защиты морской среды, судовладелец, фрахтователь или любое другое лицо не имеет права ограничить действия капитана судна, выполняющего свои обязанности в отношении принятия в этой области любого решения, которое он считает необходимым согласно своему профессиональному опыту.
2. Судовладелец, фрахтователь или любое другое лицо не имеют права необоснованного увольнения или других несправедливых действий в отношении капитана, который надлежащим образом исполняет свои обязанности согласно своему профессиональному опыту.
3. В случаях, указанных в 1 и 2 частях настоящей статьи, капитан имеет право обжалования.

Статья 62.

1. В интересах выполнения требований безопасности мореплавания, предотвращения загрязнения среды и охраны труда, Морской Администрацией ХХХ устанавливается "Минимальный допустимый состав экипажа" при котором допускается выход судна в море.
2. Минимальный допустимый состав экипажа, устанавливается Морской Администрацией в зависимости от валового тоннажа и назначения судна в соответствии с теми международными конвенциями, участником которых является ХХХ.

Статья 63

Судно комплектуется специально обученным экипажем, квалификация каждого члена экипажа которого должна удостоверяться соответствующим дипломом или квалификационным свидетельством.

Статья 64.

К службе на судне допускаются лица, состояние здоровья которых удовлетворяет требованиям международных норм, заключение состояния здоровья дает морская медицинская комиссия.

Статья 65.

Порядок приема-увольнения людей на судне, их права и обязанности, условия работы на судне, размер вознаграждения за труд, их социальная защита определяются трудовым законодательством ХХХ, настоящим Кодексом, Дисциплинарным Уставом, трудовым соглашением.

Статья 66.

Никто из лиц судового экипажа не может быть допущен к работе на судно без согласия капитана. Отказ капитана принять в состав экипажа лицо, направленное на судно судовладельцем должен быть обоснованным.

Статья 67.

В случае гибели или повреждения имущества члена экипажа судна вследствие аварии судна судовладелец обязан возместить причиненный ущерб.

Статья 68.

1. Репатриация за счет судовладельца производится в следующих случаях:
 - а) увольнения по инициативе администрации;
 - б) при заболевании и травме;
 - в) при кораблекрушении;
 - г) если судовладелец не может выполнять свои обязательства по контракту;
 - д) при уходе в отпуск
 - е) при истечении срока контракта
2. Судовладелец организует репатриацию моряка в порт, указанный в контракте, коллективном договоре, а при отсутствии таких указаний - в порт приема на работу.
3. Судовладелец несет ответственность за организацию проезда (как правило, самолетом), гостиницы, питания, зарплаты и пособия, провоз багажа в количестве, оговоренном контрактом и лечение и возмещает произведенные расходы.
4. Если судовладелец не в состоянии организовать репатриацию моряка и оплатить расходы, то эти обязательства принимает на себя соответствующий орган Исполнительной Власти ХХХ с последующим взысканием понесенных затрат с судовладельца.

Статья 69.

Экипаж судна несет ответственность за надлежащее исполнение своих обязанностей в соответствии с международными и национальными нормами права. Он должен добросовестно исполнять возложенные на него обязанности, в отношении обеспечения безопасности мореплавания, охраны окружающей среды, сохранной перевозки грузов и поддержания судна в техническом состоянии, соответствующем требованиям хорошей морской практики, исполнять указания и приказы капитана, руководствоваться правовыми актами Морской Администрации ХХХ и правилами компании.

ГЛАВА IV МОРСКОЙ ПОРТ

Статья 70.

1. Морской порт - обладает морской акваторией и сухопутной территорией, обеспечивающей обслуживание пассажиров, судов, грузов.
2. Перечень портов ХХХ открытых для захода иностранных судов объявляется Указом Президента в Извещениях Мореплавателям.
3. Создание и функционирование военных портов регулируется соответствующим законодательством ХХХ.

Статья 71.

1. Порт имеет Морскую Администрацию порта, которая входит в состав Морской Администрации ХХХ.
2. Морская Администрация порта действует на основании законодательства ХХХ и Положения Морской Администрации порта, утверждаемого Морской Администрацией ХХХ.
3. Морская Администрация порта не имеет права препятствовать деятельности предприятий и организаций на территории порта, вмешиваться в их хозяйственную деятельность, за исключением случаев предусмотренных в Правилах порта.

Статья 72.

1. Территорию морского порта составляют отведенные порту земли. Акваторию порта составляют отведенные порту водные пространства.
2. Причалы, гидротехнические сооружения, маяки, знаки и акватория являются государственной собственностью.
3. Отвод земельных участков и водных пространств для порта, а также изъятие этих участков производится в порядке, установленном законодательством ХХХ.

Статья 73.

Морская Администрация порта может в соответствии с законодательством ХХХ предоставить физическим и юридическим лицам (стивидорным, экспедиторским и другим предприятиям) объекты и имущество (указанные в ст. 71.3 сооружения) в аренду для производства операций (указанных в ст. 70.1, ст. 75 пункты 1, 2) в соответствии с законодательством ХХХ.

Статья 74.

Порт безвозмездно обеспечивает государственные таможенные, иммиграционные, санитарные Службы, Службу Капитана порта, необходимыми помещениями и создает им нормальные условия для работы.

Статья 75.

1. В морском порту в пределах отведенных ему территории и акватории осуществляется погрузка, разгрузка и обслуживание заходящих в порт судов,

- транспортно-экспедиторские и складские операции с грузами, перевалка на морской транспорт грузов с других видов транспорта и обратно, обслуживание пассажиров, а так же перевозка груза, пассажиров, багажа и почты.
2. Порту осуществляется погрузка и разгрузка судов в порядке очередности их прихода в порт. Исключение из этого может допускаться для судов регулярных линий и судов, терпящих аварию или бедствие.
 3. Перечень работ и услуг, предоставляемых в портах ХХХ, объявляет Морская Администрация ХХХ.
 4. В морских портах (Морской Администрацией порта) взимаются портовые сборы (корабельный, лоцманский, якорный, швартовый, причальный, буксирный, санитарный, канальный сборы, сбор Морской Администрации ХХХ), размер и порядок взимания которых определяются Морской Администрацией ХХХ.
 5. Компании имеющие свои территории могут в установленном порядке создавать технические условия для осуществления морских грузовых операций.

Статья 76.

Морская Администрация порта в соответствии с требованиями безопасности мореплавания и порядка в порту организует осуществление следующих функций :

- а. Обеспечение безопасной стоянки и обработки судов;
- б. Содержание в исправности гидротехнических сооружений;
- в. Содержание в исправности средств связи и электрорадионавигации, находящихся во владении порта;
- г. Содержание в исправности навигационных знаков, находящихся во владении порта;
- д. Поддержание объявленных глубин;
- е. Определение районов обязательного использования буксиров;
- ж. Обеспечение чистоты и порядка на акватории, территории порта и выполнение требований по охране окружающей среды;
- з. Принятие с судов нефтесодержащих и фекальных вод, мусора и иных веществ, вредных для здоровья человека и окружающей среды;
- и. Оказание помощи терпящим бедствие, вследствие кораблекрушения.

Статья 77.

1. Морская Администрация порта действуя на основании своего Положения, руководствуется Правилами порта, которых утверждает Морская Администрация ХХХ .
2. Оператор в пределах границ порта несет ответственность за груз с момента его принятия в свое ведение до момента его передачи или предоставления получателю или лицу, уполномоченному принять его, или другому перевозчику.
3. Оператор несет ответственность за ущерб, полученный в результате утраты, повреждения, задержки в передаче груза.

Статья 78.

1. Агентское обслуживание судов в морском порту осуществляют только зарегистрированные в ХХХ специализированные агентские компании, (как минимум) отвечающие хотя бы минимальным международным стандартам для агентских компаний.
2. Агентская компания обязана взимать все портовые сборы, выставять судовладельцам единый дисбурсментский счет и производить все дальнейшие расчеты.

Статья 79.

1. Сюрвеерские услуги в портах предоставляются зарегистрированными в ХХХ специальными компаниями, укомплектованными морскими специалистами.
2. В портах ХХХ транспортно-экспедиторские услуги осуществляют зарегистрированные в ХХХ специальные компании.

ГЛАВА V КАПИТАН ПОРТА

Статья 80.

1. Государственный надзор за соблюдением безопасности мореплавания осуществляет Капитан порта, возглавляющий Инспекцию портового надзора, входящий в структуру и подчиняющийся Морской Администрации ХХХ и действующий в соответствии с Положением, утверждаемым Морской Администрацией, имеет свою печать, вымпел и самостоятельный баланс.
2. На капитанов порта возлагается осуществление следующих функций по обеспечению безопасности мореплавания и порядка в порту:
 - а. Государственный надзор за соблюдением законов и правил по безопасности мореплавания и международных конвенций на судах, в том числе рыбопромысловых и специальных, независимо от их Флага и принадлежности;
 - б. Регистрация тех судов, которые не подлежат внесению в Государственный Судовой Реестр ХХХ, в Государственной Судовой Книге ХХХ;
 - в. Проверка судовых документов, а так же дипломов и свидетельств экипажа;
 - г. Оформление прихода судов (в том числе рыболовных) в порт и выхода из порта независимо от их Флага и принадлежности;
 - д. Руководство лоцманской службой, в необходимых случаях устанавливает обязательную лоцманскую проводку в районах необязательной лоцманской проводки;
 - е. Выдача разрешений на подъем затонувшего в море имущества, а так же согласование производства в пределах территории и акватории порта строительных, гидротехнических и иных работ;
 - ж. Взаимодействие со спасательно-координационным центром по спасению терпящих бедствие людей и судов;
 - з. Контроль над правильным хранением и грузовыми операциями с опасными грузами в порту.

Статья 81.

1. Капитаном порта может быть гражданин ХХХ, имеющий морское судоводительское образование, звание капитана судов валовой вместимостью свыше 1600 валовых тонн и практический опыт работы на судах в должности капитана не менее 5 лет.
2. Капитан порта назначается и освобождается Начальником Морской Администрации ХХХ.

Статья 82.

1. Каждое судно, независимо от Флага и принадлежности, обязано до выхода из порта получить на это письменное разрешение капитана порта.

2. Капитан порта отказывает в выдаче разрешения на выход из порта в случаях:
 - а. непригодности судна к плаванию;
 - б. нарушения требований о его загрузке, снабжении, комплектовании экипажа и при наличии других недостатков судна, создающих угрозу безопасности плавания, здоровью находящихся на судне людей или окружающей среды;
 - г. в случаях нарушения требований относительно судовых документов;
 - д. неуплаты установленных сборов или штрафов.

Статья 83.

1. По требованию капитана порта стоящие в порту суда, а так же находящиеся на территории порта лица обязаны предоставить имеющиеся у них плавучие, другие технические средства для спасения терпящих бедствие людей и судов, ликвидации загрязнения моря.
2. Распоряжения капитана порта по вопросам обеспечения безопасности мореплавания и порядка в порту, относящимся к его компетенции, обязательны для всех находящихся в порту судов, юридических и физических лиц.
3. В случае нарушений требований безопасности мореплавания и Правил порта, капитан порта имеет право применить меры административного воздействия в соответствии с законодательством ХХХ.

Статья 84.

1. Судно или груз могут быть задержаны в морском порту капитаном порта:
 - а. по просьбе юридического или физического лица, имеющего требование, основанное на общей аварии, спасении, договоре перевозки груза, столкновении судов, неоплате сборов или ином причинении ущерба;
 - б. по требованиям порта, вытекающим из повреждения портовых сооружений, иного находящегося в порту имущества и навигационного оборудования;
 - в. до предоставления судовладельцем или грузовладельцем достаточного обеспечения.
2. Ответственность за ущерб, причиненный необоснованным задержанием судна или груза, несут лица, по требованию которых состоялось задержание.

Статья 85.

1. Распоряжение капитана порта о задержании судна или груза действительно в течении трех суток исключая праздничные и выходные дни установленные по законодательству ХХХ. Если в течении этого срока не состоится постановление суда или арбитража о задержании судна или груза, они подлежат немедленному освобождению.
2. По требованию имущественного характера не подлежат задержанию суда, находящиеся в собственности иностранного государства, если эти суда используются исключительно для выполнения государственной службы, за

исключением случаев, предусмотренных гражданско-процессуальным Кодексом ХХХ.

Статья 86.

1. Капитан порта устанавливает Правила плавания в пределах портовых акваторий, подходы и выходы из морского порта.
2. Капитан порта по согласованию с уполномоченными на то лицами военных портов и судоремонтных предприятий, имеющих смежные с акваторией морского порта акватории, устанавливает порядок движения судов в портах и на подходах к ним.

ГЛАВА VI МОРСКАЯ ЛОЦМАНСКАЯ СЛУЖБА

Статья 87.

1. В целях обеспечения безопасности мореплавания лоцманская проводка судов на подходах к морским портам ХХХ, в пределах акваторий этих портов осуществляется исключительно государственным морским лоцманом.
2. Положение о морской лоцманской службе утверждается Морской Администрацией ХХХ. Лоцманская служба порта подчиняется капитану порта, который назначает и освобождает лоцмана.

Статья 88.

Государственным морским лоцманом (далее лоцман) могут быть граждане ХХХ, имеющие рабочий диплом не ниже капитана судов валовой вместимости более 1600 тонн, сдавшие экзамены по установленной программе квалификационной комиссии Морской Администрации ХХХ и годные по состоянию здоровья к работе по этой специальности, знающие английский язык в объеме необходимом для управления судном.

Статья 89.

1. Морская Администрации ХХХ по согласованию с заинтересованными министерствами и ведомствами устанавливает районы обязательной и необязательной лоцманской проводки, категории судов, освобождаемых от обязательной проводки, и доводит об этом до всеобщего сведения в, лоциях и извещениях мореплавателям.
2. В районах обязательной лоцманской проводки судно не имеет права осуществлять плавание без государственного морского лоцмана.
3. Капитан имеет право в тех местах, где лоцманская проводка не является обязательной, взять если найдет это необходимым, на судно лоцмана, капитан оставляет за собой право отказаться от услуг лоцмана, тогда когда сочтет это целесообразным.

Статья 90.

1. Во время проводки судов лоцман обязан наблюдать за состоянием и правильностью ограждения фарватера, состоянием береговых навигационных знаков и немедленно сообщать капитану порта о любых переменах на фарватере и о морских инцидентах.
2. 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 требований немедленно сообщить об этом капитану порта, в необходимых случаях остановить движение судна.

Статья 91.

Время лоцманской проводки судов определяется капитаном порта и объявляется в правилах порта. Капитан порта может запретить проводку судов,

когда безопасной проводке препятствует состояние погоды или моря (плохая видимость, шторм, землетрясение и т.д.), а так же при наличии других особых обстоятельств, создающих опасность для судоходства.

Статья 92.

1. Ответственность за морские инциденты, произошедшие по вине лоцманов при исполнении ими служебных обязанностей, несет служба капитана порта, которой подчинен лоцман.
2. Эта ответственность ограничивается размерами аварийного фонда, образуемого из 10 процентов отчислений от сумм лоцманского сбора, поступивших в предшествующем аварийному морскому происшествию календарному году.

Статья 93.

1. При вызове лоцмана лоцманская служба обязана немедленно направить на судно государственного морского лоцмана, уведомив об этом капитана судна. В случае невозможности направить лоцмана немедленно, лоцманская служба обязана сообщить капитану судна, когда прибудет лоцман.
2. Прибывающего на судно для исполнения своих обязанностей государственного морского лоцмана может сопровождать лицо, проходящее подготовку, необходимую для занятия должности лоцмана (стажер).

Статья 94.

Капитан судна обязан обеспечить быстрый и безопасный прием лоцмана и стажера на борт судна и в период проводки безвозмездно предоставить им отдельную каюту и питание наравне с лицами командного состава судна.

Статья 95.

1. Прибывший на судно лоцман обязан предъявить удостоверение лоцмана и вручить капитану лоцманскую квитанцию установленного Морской Администрацией ХХХ образца.
2. Капитан не имеет права принять лоцмана не представившего лоцманское удостоверение и лоцманскую квитанцию.
3. Капитан отмечает в квитанции место и время начала и окончания лоцманской проводки, правильные данные о судне и грузе и, при необходимости, вносит замечания относительно обстоятельств, касающихся проводки судна лоцманом, что удостоверяет своей подписью.

Статья 96.

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

Статья 97.

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

2. В особом случае, когда капитан оставляет командный мостик он обязан указать лоцману лицо, ответственное за управление судном в его отсутствие.

Статья 98.

1. Если капитан, приняв на судно лоцмана, действует вопреки его рекомендациям, последний имеет право в присутствии третьего лица отказаться от продолжения проводки судна и потребовать, чтобы об этом было записано в лоцманской квитанции. Однако и после отказа от проводки лоцман обязан оставаться на мостике и, сообщить капитану сведения, необходимые для безопасного плавания. Если капитан потребует, чтобы лоцман возобновил проводку судна, лоцман обязан продолжить проводку.
2. В случае сомнения в правильности рекомендации лоцмана капитан вправе отказаться от его услуг. При этом в районе, где лоцманская проводка является обязательной, капитан, по возможности, останавливает движение судна до прибытия другого лоцмана.

Статья 99.

С судов, пользующихся услугами государственных морских лоцманов, взимается лоцманский сбор, размер и порядок взимания которого определяется Морской Администрацией ХХХ.

Статья 100.

Капитан, вызвавший лоцмана и после прибытия последнего, отказавшийся от его услуг, обязан уплатить полностью лоцманский сбор, причитающийся за проводку.

Статья 101.

1. За неправильное объявление сведений в лоцманской квитанции капитан судна обязан уплатить штраф в размере двукратной ставки, причитающегося лоцманского сбора и на него не возлагается установленная законом ответственность за последствия, которые могут произойти из-за этих сведений.
2. Лоцманская квитанция должна как минимум содержать следующие данные:
 - а) название судна;
 - б) флаг судна;
 - в) судовладелец, адрес;
 - г) GRT, NRT;
 - д) дедвейт;
 - е) длину, ширину, высоту борта;
 - ж) осадку судна;
 - з) наименование и количество груза;
 - и) выполненная работа.

Статья 102.

Капитан судна обязан уплатить особое вознаграждение в размере второй лоцманской ставки в случае, когда лоцман задерживается на судне до начала

лоцманской проводки свыше двух часов вследствие ответственности судна и агента за задержку, но не из-за действия непреодолимой силы (форс-мажор).

Статья 103.

Если лоцман (лоцман и стажер) увезен проводимым судном за пределы обслуживаемого им района, капитан обязан возместить лоцману (лоцману и стажеру) расходы по возвращению к месту службы (обратный проезд, суточные, проживание в гостинице) и вознаграждение за каждые сутки .

Статья 104.

Лоцманский сбор, особое вознаграждение, штрафы, в порядке установленном Морской Администрацией ХХХ, взимаются агентом судна и обращаются в доход Службы капитана порта согласно утвержденного порядка.

ГЛАВА VII ЗАТОНУВШЕЕ В МОРЕ ИМУЩЕСТВО

Статья 105.

Подъем, удаление и уничтожение имущества (судов, их обломков, оборудования, грузов и т.д.) затонувшего в пределах территориального моря или внутренних морских вод ХХХ, (в том числе имущества, выброшенного на мелководье, банки, скалы и т.п.), производится в соответствии положениями настоящего Кодекса.

Статья 106.

1. Владелец затонувшего имущества должен немедленно известить об этом капитана ближайшего морского порта ХХХ.
2. Капитан порта, по согласованию с соответствующими заинтересованными государственными органами, устанавливает достаточный по обстоятельствам срок для подъема имущества, порядок охраны и производства этих работ и ставит об этом в известность его владельца.

Статья 107.

1. В тех случаях, когда затонувшее имущество создает препятствие, нормальным условиям жизни или здоровья людей, судоходству, морским промыслам, гидротехническим или другим работам, или существует вероятность загрязнения окружающей среды, владелец обязан немедленно известить о случившемся капитана ближайшего порта и по его требованию поднять это имущество в кратчайший срок.
2. Если владелец затонувшего имущества неизвестен, капитан порта делает публикацию об имуществе и о сроках, установленных для подъема затонувшего имущества в извещениях мореплавателям. Если при этом известен флаг затонувшего судна, капитан порт так же направляет соответствующее уведомление Министерству иностранных дел ХХХ.

Статья 108.

Капитан порта имеет право запретить владельцу поднимать затонувшее имущество своими средствами и/или средствами избранной им судоподъемной организации, если ведение таких работ создает угрозу жизни или здоровью людей, судоходству, загрязнению окружающей среды. В этом случае подъем имущества организует порт за счет владельца имущества.

Статья 109.

Если затонувшее имущество представляет непосредственную угрозу жизни или здоровью людей, безопасности судоходства, или загрязнения окружающей среды либо владелец затонувшего имущества не поднимает его в срок, установленный капитаном порта, капитан порта должен поручить порту, за счет владельца затонувшего имущества, принять необходимые меры к его немедленному подъему, а при необходимости - к его уничтожению или удалению иным способом.

Статья 110.

Подъем, удаление и уничтожение затонувшего военного имущества осуществляется силами ВМФ ХХХ по согласованию с Морской Администрацией ХХХ.

Статья 111.

Владелец затонувшего имущества утрачивает право на него в случае, если не сделает заявление или не поднимет имущество в сроки предусмотренные настоящим Кодексом, в соответствии с условиями статьи 112. 1.

Статья 112.

1. Имущество, поднятое портом может быть истребовано его владельцем в течении двух лет, когда имущество было фактически поднято. При этом, порту должны быть возмещены стоимость подъема и другие понесенные в связи с этим расходы и ущерб.
2. Если поднятое имущество реализовано портом из-за невозможности или нецелесообразности его хранения, владельцу имущества возвращаются вырученная за его реализацию сумма, за вычетом всех расходов и ущерба, понесенных портом в связи с подъемом, хранением и реализацией имущества. При этом, если вырученная от реализации поднятого имущества сумма не покрывает всех расходов и ущерба порта, владелец имущества обязан возместить их порту.
3. Отказ от затонувшего или поднятого имущества не освобождает владельца от обязанности возместить порту его расходы и ущерб.

Статья 113.

Случайно поднятое затонувшее имущество должно быть сдано ближайшему морскому порту ХХХ. В этом случае лицу, доставившему имущество в распоряжение порта выплачивается вознаграждение в размере половины стоимости этого имущества.

Г Л А В А VIII ДОГОВОР МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА

Статья 114.

1. Договор морской перевозки означает договор, в соответствии с которым перевозчик или фрахтовщик за уплату фрахта обязуется перевезти груз морем из одного порта в другой и выдать его получателю, а отправитель или фрахтователь обязуется уплатить за перевозку установленную плату (фрахт), который должен быть составлен в письменной форме.
2. Фрахтователем и фрахтовщиком признаются лица, заключившие между собой договор фрахтования судна (чартер) в письменной форме.
3. В соответствии со ст. 31 п. 4 Конвенции ООН по "Морской перевозке грузов" в ХХХ действуют две Конвенции : "Гаагские Правила" и "Гамбургские Правила".

Статья 115.

1. Чартер в качестве основных реквизитов содержит:
 - а) наименование сторон;
 - б) название судна;
 - в) наименование груза;
 - г) порт отправления и назначения (или место направления судна);
 - д) стоимость перевозки (фрахт);
 - е) основные обязанности сторон и условия перевозки.
2. В чартер могут быть включены по соглашению сторон иные условия и оговорки.
3. Чартер подписывается фрахтовщиком (перевозчиком) и фрахтователем (нанимателем), либо их уполномоченными представителями.

Статья 116.

1. Прием груза для перевозки или ввоза может быть запрещен Морской Администрацией только в исключительных случаях, с извещением об этом Президента ХХХ и других заинтересованных лиц.
2. Запрещение, временное прекращение или ограничение приема груза для перевозки могут быть введены для перевозок в определенных направлениях, из конкретных портов или в конкретные порты. О чем Морская Администрация ХХХ немедленно уведомляет отправителей грузов и заинтересованные организации.
3. В случаях явлений стихийного характера, крушений и аварий, вызвавших перерыв движения, а так же при объявлении карантина прием грузов может быть временно прекращен или ограничен распоряжением Капитана порта с немедленным уведомлением об этом Морской Администрации ХХХ, который устанавливает срок действия прекращения приема груза или его ограничения и объявлением об этом в Извещениях Мореплавателям.

Статья 117.

Последующие правила настоящей главы применяются в тех случаях, когда соглашением сторон по договору морской перевозки груза не установлено иное.

Статья 118.

1. Правоотношения между перевозчиком и получателем определяются коносаментом или морской накладной.
2. Условия договора морской перевозки, изложенные в коносаменте или морской накладной, обязательны для получателя, если в коносаменте или морской накладной сделана ссылка на договор морской перевозки, в котором они изложены.

Статья 119.

1. "Коносамент" означает документ, который подтверждает договор Морской перевозки и прием или погрузку груза перевозчиком и в соответствии с которым перевозчик обязуется сдать груз против этого документа.
2. Указание в документе о том, что груз должен быть сдан приказу поименованного лица или приказу, или предъявителю, представляет собой такое обязательство.

Статья 120.

1. После приема груза к перевозке перевозчик груза должен по требованию отправителя выдать отправителю коносамент (или морскую накладную), который является доказательством приема перевозчиком груза указанного в коносаменте.
2. Перевозчик может выдать иной чем коносамент документ, подтверждающий получение груза для перевозки. Такой документ является первостепенным доказательством заключения договора морской перевозки и приема перевозчиком груза, как он описан в этом документе.
3. Коносамент составляется на основании подписанного отправителем документа, в котором, в частности, должны содержаться данные, указанные в пунктах 121 а-н настоящего Кодекса.
4. Отправитель отвечает перед перевозчиком за все последствия, возникшие в результате неправильности, неточности или неполноты сведений, указанных в упомянутом документе.

Статья 121.

В коносаменте указываются:

- а) Общий характер груза, основные марки, необходимые для идентификации груза, прямое указание - в соответствующих случаях - относительно опасного характера груза, число мест или предметов и вес груза или его количество, причем все данные указываются так, как они представлены грузоотправителем;
- б) Внешнее состояние груза;

- в) Наименование перевозчика и местонахождение его основного предприятия;
- г) Наименование грузоотправителя;
- д) Наименование грузополучателя (именной коносамент) или указанные о выдаче груза по Приказу поименованного лица (ордерный коносамент) или на предъявителя (коносамент на предъявителя);
- е) Порт погрузки согласно договору морской перевозки и дата приема груза перевозчиком в порту;
- ж) Порт разгрузки согласно договору морской перевозки;
- з) Число оригиналов коносамента, если их больше одного;
- и) Указание о том, что перевозка регулируется положениями Конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте от 1924 года (Гаагские - Висби правила) или Конвенции ООН о морской перевозке грузов от 1978 года (Гамбургские правила)
- к) Указания в соответствующих случаях о том, что груз должен или может перевозиться на палубе
- л) Фрахт в размере, подлежащем уплате грузополучателем или иное указание на то, что фрахт должен оплачиваться им;
- м) Место и дата выдачи коносамента;
- н) Подпись перевозчика или лица, действующего от его имени;

Статья 122.

Перевозчик обязан выдать отправителю несколько экземпляров коносамента тождественного содержания, причем в каждом из них отмечается число составленных экземпляров коносамента. После выдачи груза по одному из экземпляров "Оригиналов" коносамента, остальные экземпляры теряют силу.

Статья 123.

Коносамент передается с соблюдением следующих правил:

- а) Именной коносамент может передаваться по именованным передаточным надписям или в иной форме с соблюдением правил, установленных для передачи долгового требования;
- б) Ордерный коносамент может передаваться по именованным или бланковым передаточным надписям;
- в) Коносамент на предъявителя передается посредством простого вручения.

Статья 124.

1. Отправитель имеет:

- а) право потребовать обратной выдачи груза в порту отправления до отхода судна;
- б) выдачи груза в промежуточном порту;
- в) выдачи груза не тому лицу, которое указано в коносаменте, при условии предъявления всех выданных отправителю экземпляров коносамента и с соблюдением положений Кодекса об отказе от морской перевозки или предоставления соответствующего обеспечения.

2. Такое же право принадлежит и всякому законному держателю всех выданных отправителю груза экземпляров коносамента или морской накладной.

Статья 125.

1. Грузы, нуждающиеся в таре и упаковке для предохранения от утраты, недостачи и повреждения, должны предъявляться к перевозке в исправной таре и упаковке, обеспечивающих полную сохранность грузов при перевозке и перегрузке.
2. На каждом грузовом месте должна быть нанесена полная и четкая маркировка, предусмотренная правилами морской перевозки грузов.

Статья 126.

1. Перевозчик обязан заблаговременно, до начала рейса:
 - а) привести судно в мореходное состояние;
 - б) обеспечить техническую годность судна к плаванию;
 - в) надлежащим образом снарядить его и снабдить всем необходимым;
 - г) укомплектовать экипажем;
 - д) привести трюмы и все другие помещения судна, в которых перевозится груз, в состояние, обеспечивающее надлежащий прием, перевозку и сохранность груза.
2. Перевозчик не несет ответственность, если он докажет, что немореходное состояние судна было вызвано недостатками, которые не могли быть обнаружены при проявлении им должной заботливости (скрытые дефекты).
3. Соглашение сторон, противоречащее пункту 1 этой статьи, недействительно.

Статья 127.

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

Статья 128.

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

Статья 129.

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 действующим правилам и обычаям. Перевозчик несет ответственность за правильное размещение,

крепление и сепарацию грузов на судне. Указания перевозчика, касающиеся погрузки, крепления и сепарации груза, обязательны для юридических и физических лиц, производящих грузовые работы.

Статья 130.

Грузы могут перевозиться в опломбированном отправителем лихтере, отдельном судовом помещении или контейнере.

Статья 131.

Время, в течении которого груз должен быть погружен на судно или выгружен с судна (сталийное время) определяется соглашением сторон, а при отсутствии такого соглашения - нормами, принятыми в порту погрузки / выгрузки.

Статья 132.

1. Соглашением сторон могут быть установлены дополнительные по окончании срока погрузки/выгрузки, время ожидания судном окончания грузовых работ (контрсталийное время) и размер платы перевозчику за простой судна в течении контрсталийного времени (демередж), а так же вознаграждение за окончание погрузки/выгрузки до истечения сталийного времени (диспач).
2. При отсутствии соглашения сторон, предусмотренного первой частью настоящей статьи, продолжительность контрсталийного времени и размер платы перевозчику за простой, а так же размер вознаграждения отправителю или фрахтователю за досрочное окончание погрузки/выгрузки определяется согласно срокам и ставкам, обычно принятым в соответствующем порту.
3. При отсутствии указанных ставок размер платы за простой определяется расходами по содержанию судна и экипажа, а вознаграждение за досрочное окончание погрузки/выгрузки исчисляется в половинном размере платы за простой.

Статья 133.

При погрузке судна перевозчик имеет право по истечении контрсталийного времени взыскать причиненные ему дальнейшей задержкой судна убытки и отправить судно в плавание, если даже весь условленный груз не погружен на судно по причинам, независящим от перевозчика. При этом перевозчик сохраняет право на получение полного фрахта.

Статья 134.

1. В случае предоставления для перевозки груза всего судна капитан не вправе отказаться от приема груза, доставленного до окончания сталийного или контрсталийного времени, если стороны условились о таком, даже если принятие и укладка груза могут задержать судно сверх установленного срока.

2. За каждый лишний день задержки судна сверх контрсталийного времени отправитель обязан возместить перевозчику вызванные этим убытки.
3. В тех случаях, когда для перевозки груза предоставлено не все судно, капитан вправе, до истечения согласованного сталийного (либо сталийного и контрсталийного) времени отказаться от приема груза, который вследствие его предъявления с опозданием можно погрузить на судно надлежащим образом но с задержкой судна наносящей ущерб остальному грузу. При этом перевозчик сохраняет право на получение полного фрахта.

Статья 135.

В случае предоставления для перевозки груза всего судна или его части, либо определенных судовых помещений отправитель может потребовать удаления постороннего груза из предоставленного ему судна, части судна или судового помещения в порту отправления, а в случае предоставления всего судна - в любом порту захода. Если посторонний груз не был своевременно удален с судна, отправитель имеет право потребовать соответствующего уменьшения фрахта, а так же возмещения причиненных ему вследствие этого убытков.

Статья 136.

1. Груз легковоспламеняющийся, взрывчатый или вообще опасный по своей природе, если он был сдан под неправильным наименованием и при его приеме перевозчик не мог путем наружного осмотра удостовериться в его свойствах, может быть в любое время выгружен перевозчиком, либо уничтожен или обезврежен как того могут потребовать обстоятельства, без возмещения отправителю связанных с этим убытков.
2. Отправитель отвечает за все убытки, причиненные перевозчику или третьим лицам в связи с перевозкой указанного груза. Фрахт за перевозку такого груза не возвращается, а если он при отправлении груза не был уплачен, то перевозчик может взыскать его полностью.

Статья 137.

Если погруженный с ведома и согласия перевозчика груз, указанный в статье 136 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 136 настоящего Кодекса. Отправитель в таком случае не несет ответственности перед перевозчиком за убытки, причиненные в связи с перевозкой указанного груза, за исключением общей аварии. Перевозчик имеет право на фрахт в размере, пропорциональном фактической дальности перевозки груза до момента ее прекращения.

Статья 138.

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

Статья 139.

Если стоимость погруженного груза не покрывает фрахта и других издержек перевозчика по грузу, а отправитель не внес полностью фрахт 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, а также возмещения других понесенных перевозчиком расходов по грузу. Выгрузка такого груза производится за счет отправителя.

Статья 140.

1. Если для перевозки груза предоставлено все судно, отправитель вправе отказаться от договора с уплатой:
 - а) Половины полного фрахта, а так же платы за простой, если он имел место, и израсходованных перевозчиком сумм за счет груза, сумм, не включенных в сумму фрахта, и 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;
 - б) Полного фрахта и других сумм, указанных в пункте 140.1.а настоящего Кодекса, если отказ последовал после одного из моментов, упомянутых в пункте 140.1. а настоящего Кодекса, и договор был заключен на один рейс;
 - в) Полного фрахта за выполненный рейс, других сумм, указанных в пункте 140.1.а настоящего Кодекса, и половины фрахта за остальные рейсы, если отказ последовал после одного из моментов, упомянутых в пункте 140.1.а настоящего Кодекса, и договор был заключен на несколько рейсов.
2. При отказе отправителя от договора морской перевозки груза до выхода судна в рейс перевозчик обязан выдать отправителю груз, даже если выгрузка может задержать судно более установленного срока.
3. При отказе отправителя от договора морской перевозки груза во время рейса он вправе требовать выдачи груза только в порту назначения, куда судно должно зайти согласно договора морской перевозки груза, или в порту, куда оно зашло в силу необходимости.

Статья 141.

1. Если по договору морской перевозки груза 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 возмещения понесенных перевозчиком расходов по грузу, не включенных в сумму фрахта.
2. 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 груза.

Статья 142.

1. Каждая из сторон вправе отказаться от договора морской перевозки груза без возмещения другой стороне связанных с этим убытков в следующих возникших до отхода судна из порта отправления случаях:
 - а) военных или иных действий, угрожающих опасностью захвата судна или груза;
 - б) блокады порта отправления или назначения груза;
 - в) задержания судна по распоряжению властей по причинам, независящим от сторон договора;
 - г) привлечения судна для специальных надобностей государства флага или порта;
 - д) запрещения органами власти вывоза из порта отправления или ввоза в порт назначения груза, предназначенного к перевозке.
2. Случаи, предусмотренные в пунктах 142.1.в и 142.1.г настоящего Кодекса, не могут служить основанием к отказу от договора морской перевозки груза без возмещения другой стороне убытков, если задержка предвидится кратковременная.
3. В случаях, предусмотренных в настоящей статье, перевозчик не несет расходов по выгрузке.

Статья 143.

Каждая из сторон, вследствие наступления какого-либо из обстоятельств, перечисленных в статье 142 настоящего Кодекса, может отказаться от договора так же во время рейса. В этом случае отправитель возмещает перевозчику все понесенные им расходы по грузу, в том числе и расходы по выгрузке, а так же фрахт пропорционально фактической дальности перевозки груза.

Статья 144.

1. Договор морской перевозки груза прекращается без отказа сторон и без обязанностей одной стороны возместить другой вызванные прекращением договора убытки, если после заключения договора и до отхода судна из места погрузки вследствие следующих обстоятельств, независящих от сторон:
 - а) Судно погибнет или будет насильственно захвачено;
 - б) Судно признано негодным к плаванию;
 - в) Погибнет груз, индивидуально определенный;
 - г) Погибнет груз, определяемый родовыми признаками, после сдачи его для погрузки, а отправитель не успеет сдать другой груз вместо погибшего.
2. Договор морской перевозки груза прекращается вследствие указанных обстоятельств и во время рейса, причем перевозчику причитается фрахт пропорционально фактической дальности перевозки, исходя из количества спасенного или сданного перевозчиком груза.

Статья 145.

1. Если вследствие запрещения властей, стихийных явлений или иных причин, независящих от перевозчика, судно не может войти в порт назначения, перевозчик обязан немедленно уведомить об этом отправителя.
2. Если для перевозки предназначено все судно и в течение разумного срока с момента отправки уведомления не поступит распоряжение отправителя о том, как поступить с грузом, капитан вправе выгрузить груз в одном из ближайших портов по своему усмотрению либо возвратить этот груз в порт отправления, смотря по тому, что по мнению капитана, представляется более выгодным для отправителя.
3. Если под перевозку было предоставлено не все судно, капитан должен выгрузить груз, который не может быть доставлен в порт назначения, в другом порту в соответствии с распоряжением отправителя. При неполучении такого распоряжения в течение трех суток с момента отправления 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.
4. Отправитель обязан возместить перевозчику все расходы, связанные с ожиданием распоряжения отправителя в течение разумного срока, а так же все расходы по грузу и уплатить фрахт пропорционально фактической дальности перевозки груза.

Статья 146.

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

Статья 147.

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

Статья 148.

Груз выдается в порту назначения по предъявлению оригиналов коносамента:

- а) 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;
- б) 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;
- в) "По коносаменту на предъявителя" - предъявителю коносамента;

Статья 149.

1. Получатель и перевозчик имеют право каждый требовать до выдачи груза осмотра и проверки его количества. Вызванные этим расходы несет тот, кто потребовал осмотра груза или проверки его количества.
2. Указанные расходы подлежат возмещению перевозчиком если признаны по его вине.

Статья 150.

1. 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 получатель получил груз в соответствии с условиями коносамента.
2. Если груз был получателем совместно с перевозчиком осмотрен и проверен, то получатель может не делать указанного в первого пункта настоящей статьи заявления.
3. В случае, если утрата, 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.

Статья 151

При утрате, недостатке или повреждении груза по причине, за которые перевозчик не несет ответственности, фрахт уплачивается полностью. В случаях предусмотренных статьями 137 , 144 , 145 фрахт уплачивается пропорционально пройденному расстоянию.

Статья 152.

1. Все причитающиеся перевозчику платежи уплачиваются отправителем груза (фрахователем). В случаях, предусмотренных соглашением отправителя (фрахователя) с перевозчиком, а при перевозках в каботаже - действующими на морском транспорте ХХХ правилами, допускается перевод платежей на получателя.
2. Получатель обязан при приеме груза уплатить перевозчику, если это не было сделано ранее, причитающийся фрахт, плату за простой, возместить понесенные перевозчиком расходы по грузу, а в случае общей аварии - внести аварийный взнос или предоставить надлежащее обеспечение.
3. Перевозчик может не выдавать груз до уплаты сумм или предоставления обеспечения.
4. Перевозчик не имеет право востребовать не полученную плату после выдачи груза, за исключением тех случаев, когда он не смог задержать груз по не зависящим от него причинам.

Статья 153.

1. Если для перевозки груза было предоставлено не все судно и в порту назначения получатель не востребовал этот груз, не распорядился им или от

- него отказался, перевозчик вправе, уведомив об этом отправителя, сдать груз на хранение в склад или иное надежное место за счет и на риск отправителя.
2. Если для перевозки груза было предоставлено все судно, капитан, в случае неявки получателя в порту назначения или его отказа от принятия груза, обязан немедленно уведомить об этом отправителя. Выгрузка и сдача груза на склад производится капитаном лишь по истечении срока выгрузки и контрсталийного времени и при условии, что в эти сроки не поступит иное распоряжение отправителя. Время, затраченное перевозчиком на сдачу груза на хранение, рассматривается как простой судна.
 3. 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. О фрахте продажи груза перевозчик сообщает отправителю.
 4. В морских портах ХХХ сроки и порядок хранения грузов до принятия их получателями, а также порядок продажи грузов, невостребованных получателями определяются правилами установленными Морской Администрацией ХХХ.

Статья 154.

1. При скоплении в морских портах ХХХ грузов перевозимых в каботаже вследствие несвоевременного их вывоза по вине получателей плата за хранение этих грузов в портах может быть увеличена до трехкратного размера.
2. Повышенная плата за хранение вводится не ранее суток после письменного уведомления об этом юридического или физического лица, с которого предполагается взимание повышенной платы.

Статья 155.

1. Суммы, вырученные от продажи груза, за вычетом сумм, причитающихся перевозчику, зачисляются в депозит перевозчика для выдачи по принадлежности.
2. Если вырученных от продажи груза сумм окажется недостаточно для покрытия причитающихся перевозчику платежей и расходов по хранению и продаже груза, перевозчик вправе взыскать недополученные суммы с отправителя.
3. Если в течении шести месяцев со дня продажи груза никто не заявит своих прав на сумму, зачисленную в депозит перевозчика, то эта сумма, поступает в доход бюджета ХХХ.
4. Сумма вырученная от продажи без документного груза зачисляется в доход перевозчика по покрытию убытков, вызванных удовлетворением требований, связанных с недостачей грузов.

Статья 156.

1. Перевозчик отвечает за утрату, недостачу повреждение принятого к перевозке груза, если не докажет, что утрата или недостача или повреждение произошло не по его вине, в частности, вследствие:
 - а) Действия непреодолимой силы (форс-мажор);
 - б) Возникновения опасностей и случайностей на море и других судоходных водах;
 - в) Пожара, возникшего не по вине перевозчика;
 - г) Спасения или покрытие спасения человеческих жизней, судов и грузов;
 - д) Действий или распоряжений властей (задержание, арест, карантин и т.д.);
 - е) Военных действий, террористических актов, народных волнений;
 - ж) Действий или упущений отправителя или получателя;
 - з) Скрытых недостатков груза, его свойств или естественной убыли, не превышающей, однако, установленных норм;
 - и) Незаметных по наружному виду недостатков тары и упаковки груза ;
 - к) Недостаточности или неясности маркировки груза;
 - л) Забастовок или иных обстоятельств, вызвавших приостановление или ограничение работы полностью или частично.
2. Ответственность перевозчика по настоящей статье возникает с момента приема груза к перевозке и заканчивается в момент его выдачи.
3. Недействительны соглашения, несоответствующие правилам настоящей статьи, за исключением соглашений об ответственности с момента принятия груза, предшествующего его погрузке на судно и до момента сдачи груза, последовавшей после выгрузки груза с судна.

Статья 157.

1. За утрату, недостачу, повреждение или порчу груза, вызванные действиями или упущениями указанных лиц при погрузке, размещении, перевозке, выгрузке или сдаче груза, перевозчик несет ответственность по правилам статьи 156 настоящего Кодекса.

Статья 158.

Перевозчик не отвечает за недостачу груза, прибывшего в порт назначения если:

- а) Судовые помещения, лихтера, контейнера исправны, пломбы отправителя не затронуты ;
- б) Тара целая и исправная, без следов ее вскрытия в пути;
- в) Груз сопровождается проводником отправителя или получателя, если только получатель не докажет, что недостача груза произошла по вине перевозчика.

Статья 159.

1. За ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза перевозчик несет ответственность в следующих размерах:

- a) За утрату и недостачу груза в размере действительной стоимости недостающего груза;
 - б) За повреждение или порчу груза - в сумме, на которую понизилась стоимость груза.
2. Перевозчик так же возвращает полученный им фрахт, если он не входит в цену утраченного или недостающего груза.

Статья 160.

1. Стоимость утраченного или недостающего груза определяется по ценам порта назначения в то время, когда туда пришло или должно было прийти судно, а при невозможности определить эти цены, по ценам порта отправления и времени отправления груза с прибавлением расходов по перевозке.
2. Из возмещения за утраченный, недостающий или поврежденный груз вычитаются расходы, связанные с перевозкой груза (уплата фрахта, пошлин и др), которые должны были быть произведены грузовладельцем, но вследствие недостачи или повреждения груза произведены не были.

Статья 161.

1. Если стоимость груза не была объявлена и включена в коносамент, возмещение за недостающее или поврежденное место или единицу груза, не может превышать 835 расчетных единиц Международного валютного фонда "SDR" или 2,5 расчетных единиц за один килограмм массы брутто недостающего или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма выше, исключая стоимость контейнера или иного транспортного приспособления отправителя (фрахтователя), стоимость которого определяется согласно статье 162 настоящего Кодекса.
2. Соглашение об уменьшении указанных сумм недействительно.
3. Перевозчик не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в пункте первом настоящей статьи, если доказано, что утрата, недостача, повреждение явились результатом закон и неуважение перевозчика, совершенных с намерением причинить такую утрату, недостачу или повреждение, либо по грубой неосторожности.
4. Служащий или агент перевозчика не вправе воспользоваться предусмотренными в настоящей главе правилами об ограничении ответственности, если доказано, что недостача, повреждение или порча груза явились результатом закон и неуважение этого служащего или агента, совершены с намерением причинить такой ущерб, либо грубой неосторожности.
5. Если в коносаменте указано число мест или единиц груза, помещенного в контейнер или на иное приспособление, то количество мест или единиц груза для целей настоящей статьи принимается в соответствии с коносаментом.
6. Если же в коносаменте не указано число мест или единиц груза, помещенного в контейнер или на иное приспособление, количество груза в

контейнере или на ином приспособлении считается одним местом или одной единицей груза.

Статья 162.

За утрату или повреждение контейнера или иного приспособления перевозчик несет ответственность в следующих размерах:

- а) За утрату контейнера или приспособления в размере его действительной стоимости с учетом фактического износа контейнера или приспособления на момент его утраты;
- б) За повреждение контейнера или приспособления - в размере действительной стоимости его ремонта в порту назначения, если ремонт не будет выполнен перевозчиком самостоятельно и/или за свой счет до момента сдачи контейнера получателю.

Статья 163.

Фрахт и иные платежи, причитающиеся перевозчику, а так же срок оплаты определяются договором морской перевозки груза. За просроченный фрахт отправитель (фрагтователь) или получатель платит пеню в соответствии с условиями договора морской перевозки груза или по ставкам установленным Морской Администрацией .

Статья 164.

За простой судна вследствие не предъявления или несвоевременного предъявления груза, задержки погрузочно-разгрузочных работ, производимых средствами отправителя или получателя, или по иным причинам, обусловленным действиями отправителя или получателя, ответственность несет отправитель или получатель согласно договора морской перевозки груза.

Г Л А В А IX ДОГОВОР МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРА И БАГАЖА (ПАССАЖИР И ГРУЗ)

Статья 165.

1. По договору морской перевозки пассажира перевозчик обязуется безопасно перевезти пассажира в порт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа - так же доставить багаж в порт назначения и выдать его правомочному на получение багажа лицу;
2. Пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа - и плату за его провоз.
3. Морская перевозка пассажира охватывает время нахождения пассажира на судне, время его посадки на судно и высадки, а так же время доставки пассажира водным путем с берега на судно и обратно, если плата за такую доставку включена в стоимость билета либо судно, используемое для доставки пассажиров, было предоставлено перевозчиком.

Статья 166.

Доказательством заключения договора морской перевозки пассажира и уплаты стоимости проезда служит выданный перевозчиком билет. Сдача перевозчику багажа удостоверяется багажной квитанцией.

Статья 167.

1. Последующие Правила настоящей главы применяются в тех случаях, когда соглашением сторон не установлено иное.
2. Любое соглашение сторон, ограничивающее права пассажира, предусмотренные в настоящей главе, недействительно.

Статья 168.

Перевозчик обязан до начала перевозки привести судно в состояние, годное к плаванию и безопасной перевозке пассажиров, заблаговременно надлежащим образом снарядить его и снабдить всем необходимым к плаванию, укомплектовать экипажем и содержать судно в таком состоянии в течении всего времени морской перевозки пассажира.

Статья 169.

1. Пассажир имеет право:
 - а) Перевозить с собой детей бесплатно или на льготных условиях;
 - б) Перевозить с собой ручную кладь бесплатно в пределах установленных норм;
 - в) Сдавать к перевозке багаж за плату по тарифу.
2. Порядок предоставления льгот и обслуживания пассажиров устанавливает Морская Администрация.

Статья 170.

1. 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 морской перевозки.
2. Пассажир, уведомивший перевозчика об отказе от перевозки имеет право получить обратно плату за проезд и провоз багажа в порядке, размере и в сроки, установленные Морской Администрацией.
3. Пассажиру возвращается вся внесенная им плата за проезд и провоз багажа:
 - а) Если пассажир прерывает договор перевозки до истечения установленного срока;
 - б) Не явился к отходу судна из-за болезни, или
 - в) Отказался от перевозки по этой же причине с предъявлением соответствующего документа;
 - г) По причинам, зависящим от перевозчика.

Статья 171.

1. Перевозчик вправе отказаться от договора перевозки при наступлении обстоятельств, указанных в статье 142.1 настоящего Кодекса.
2. Договор морской перевозки пассажира прекращается без отказа сторон при наступлении обстоятельств, указанных в пунктах 144.1 а-г настоящего Кодекса.
3. При прекращении договора перевозки до отхода судна пассажиру возвращается вся плата за проезд и за провоз багажа, а при прекращении договора после начала рейса - часть указанной платы пропорционально расстоянию, перевозка на которое не состоялась.
4. Вследствие стихийного бедствия, неблагоприятных санитарно-эпидемических условий в порту отправления, назначения или по маршруту перевозки, а также других событий и явлений, независящих от перевозчика и делающих невозможным исполнение договора морской перевозки пассажира, перевозчик вправе задержать отход судна, изменить маршрут перевозки, место посадки и/или высадки пассажира.

Статья 172.

1. Пассажир и его багаж, по договору морской перевозки подлежит обязательному страхованию перевозчиком от несчастного случая в соответствии с законодательством ХХХ.
2. Уплачиваемая пассажиром страховая сумма входит в стоимость билета.
3. Вина или небрежность перевозчика, его служащих или агентов, действовавших в пределах их служебных обязанностей предполагается, поскольку не доказано противоположное если смерть или телесные повреждения произошли в результате или в связи с кораблекрушением, столкновением, посадкой на мель, взрывом или пожаром либо недостатками судна.
4. Пределы ответственность перевозчика за причинение смерти пассажиру или повреждение его здоровья и нанесение ущерба багажу определяется в соответствии со статьями 175.

5. Если перевозка пассажира регулируется международным договором, в котором участвует ХХХ, ответственность перевозчика за причинение смерти пассажиру или повреждение его здоровья определяется условиями соответствующего договора.
6. Бремя доказывания размера ущерба того, что инцидент произошел во время перевозки лежит на истце.

Статья 173.

Багаж, неостребованный в течение шести месяцев со дня прихода судна в порт назначения, может быть реализован в порядке, установленном Морской Администрацией, в соответствии с законодательством.

Статья 174.

1. Перевозчик отвечает за недостачу или повреждение принятого к перевозке багажа, а так же за просрочку в его доставке, если недостача, повреждение или просрочка произошли по вине его самого или его служащих или агентов.
2. За недостачу или повреждение ручной клади перевозчик отвечает лишь в случае, если пассажир докажет, что недостача или повреждение произошли вследствие умысла или неосторожности перевозчика.
3. Об утере, повреждении, недостаче багажа, пассажир обязан немедленно письменно известить перевозчика или его агента, а в случае обнаружения "скрытых недостатков" в течении трех дней. В противном случае будет считаться, что пассажир получил багаж полностью, неповрежденным, если не будет доказано иное.

Статья 175.

1. Перевозчик может ограничить свою ответственность в пределах:
 - а) В случае смерти пассажира или причинения ему телесного повреждения в пределах 46. 666 расчетных единиц (SDR);
 - б) За утрату или повреждение автомашин, включая весь багаж, перевозимый в машине или на ней в пределах 3. 333 расчетных единиц за автомашину;
 - в) За утрату или повреждение каютного багажа в пределах 833 расчетных единиц на пассажира;
 - г) За утрату или повреждение багажа, иного чем тот, который указан в пунктах 175.б - 175.в в пределах 1200 расчетных единиц;
2. Срок исковой давности по договору морской перевозки пассажира и багажа - три года;
3. Расчетная единица в этой статье - это единица "специального права заимствования" как она определена МВФ. Суммы, указанные в пунктах 175. а-175.г переводятся по курсу в национальную валюту государства, суд которого рассматривал иск.

ГЛАВА X ДОГОВОР МОРСКОГО КРУИЗА

Статья 176.

1. По договору морского круиза организатор круиза обязуется осуществить коллективное морское путешествие (круиз) по определенной программе и предоставить участнику круиза все связанные с этим услуги (морская перевозка, питание, бытовое и экскурсионное обслуживание и т.д.).
2. Участник круиза обязуется уплатить за это соответствующую плату.

Статья 177.

1. Документом, подтверждающим наличие договора морского круиза, является путевка или иной приравненный к ней документ, выданный организатором круиза.
2. Договор должен содержать:
 - а) Название и тип судна;
 - б) Имя и адрес организатора круиза;
 - в) Имя и адрес пассажира;
 - г) Класс, номер каюты, стоимость круиза, включая перечень различных понесенных расходов;
 - д) Порт посадки и порт высадки;
 - е) Дата отплытия и дата прибытия;
 - ж) Порт захода;
 - з) Список видов услуг предоставленных во время круиза.

Статья 178.

Организатор круиза обязан до начала круиза обеспечить приведение судна в надлежащее состояние в соответствии с условиями статьи 168 настоящего Кодекса и содержать судна в таком состоянии в течении всего времени круиза.

Статья 179.

Последующие правила настоящей главы применяются в тех случаях, когда соглашением сторон по договору круиза не установлено иное. Однако, любое соглашение сторон, ограничивающее права участника круиза, предусмотренные в настоящей главе, недействительно.

Статья 180.

1. Участник круиза вправе как минимум за неделю до начала круиза отказаться от договора морского круиза. Участник круиза, уведомивший организатора круиза об отказе от договора, имеет право получить обратную плату за круиз в порядке, размере и сроки, установленные договором морского круиза.
2. В случае, когда организатор круиза не может предоставить участнику место на судне, предусмотренное в договоре, или же с согласия участника круиза такое же место на другом судне, которое по своим характеристикам и комфортабельности не ниже обусловленного, участник круиза вправе отказаться от договора и полностью получить обратно плату за круиз.

Статья 181.

1. Организатор круиза вправе отказаться от договора морского круиза при наступлении до начала круиза обстоятельств, указанных в пунктах 142.1 а-д настоящего Кодекса.
2. Если, эти обстоятельства наступили после начала круиза и привели к его прекращению, то договор аннулируется. В этом случае организатор круиза обязан возратить участнику плату за неиспользованную часть круиза и по требованию последнего доставить его в порт отправления.

Статья 182.

В случае удлинения срока круиза из-за непредвиденных обстоятельств организатор круиза несет все дополнительные расходы, связанные с предоставлением услуг участнику круиза.

Статья 183.

Организатор круиза несет ответственность за ущерб, причиненный смертью или повреждением здоровья участника круиза, утратой или повреждением его вещей, а также не выполнение условий договора о круизе в соответствии с правилами статей 172, 174, 175 настоящего Кодекса.

Г Л А В А X I ДОГОВОР ФРАХТОВАНИЯ СУДНА НА ВРЕМЯ (ТАЙМ-ЧАРТЕР)

Статья 184.

По договору фрахтования судна на время судовладелец обязуется за обусловленную плату предоставить судно фрахтователю на определенное время для перевозки грузов, пассажиров или иных целей торгового мореплавания.

Статья 185.

1. Договор фрахтования судна на время должен быть заключен в письменной форме.
2. Последующие правила настоящей главы применяются в тех случаях, когда соглашением сторон не установлено иное.

Статья 186.

В договоре фрахтования судна на время должны быть указаны наименования сторон договора, название судна, его технические и эксплуатационные данные (грузоподъемность, грузместимость, скорость и прочее), район плавания, цель фрахтования, размер фрахта, срок действия договора, место приема и сдачи судна.

Статья 187.

1. Фрахтователь может в пределах прав, предоставленных ему по договору фрахтования судна на время, заключить от своего имени самостоятельный договор фрахтования судна на время с третьим лицом. Заключение такого договора не освобождает фрахтователя от выполнения договора, заключенного им с судовладельцем.
2. К договору фрахтования судна на время, заключенному фрахтователем с третьим лицом, соответственно применяются правила настоящей главы.

Статья 188.

1. Судовладелец обязан передать судно фрахтователю в состоянии, годном к использованию его для целей, предусмотренных договором фрахтования судна на время.
2. При фрахтовании судна на основании тайм-чартера судовладелец обязан, снарядить и укомплектовать судно экипажем, а так же поддерживать судно в течении срока тайм-чартера в мореходном состоянии, оплачивать его страхования и содержание судового экипажа.

Статья 189.

1. Фрахтователь обязан осуществлять эксплуатацию судна только в соответствии с целями и условиями фрахтования, определенными договором фрахтования судна на время, с момента передачи судна в его ведение.

2. После окончания срока тайм-чартера фрахтователь обязан вернуть судно судовладельцу в том же состоянии, в каком он его получил с учетом естественного износа.
3. В случае опоздания возврата судна, фрахтователь обязан возместить судовладельцу расходы связанные с опозданием.

Статья 190.

1. Если судно зафрахтовано для перевозки грузов, фрахтователь вправе от своего имени заключать договоры перевозки грузов, подписывать чартеры, выдавать коносаменты и иные перевозочные документы.
2. Фрахтователь несет ответственность по обязательствам, вытекающим из этих документов, в частности, из коносаментов или иных перевозочных документов.
3. Фрахтователь также несет ответственность по обязательствам вытекающим из коносаментов и иных перевозочных документов подписанных капитаном судна.

Статья 191.

При фрахтовании судна на основании тайм-чартера капитан и другие члены экипажа судна подчиняются распоряжениям фрахтователя, касающиеся коммерческой эксплуатации судна, за исключением распоряжений, относящихся с судовождению, внутреннему распорядку на судне и составу экипажа.

Статья 192.

Фрахтователь отвечает за убытки, вызванные спасением, повреждением или гибелью судна, если убытки произошли по его вине.

Статья 193.

1. Фрахтователь выплачивает судовладельцу плату (фрахт) в порядке и сроки, предусмотренные договором фрахтования судна на время.
2. Он освобождается от уплаты фрахта и расходов по судну на время, в течении которого судно было непригодно к эксплуатации вследствие немореходного состояния.
3. Если непригодность судна наступила по вине фрахтователя, он обязан выплатить фрахт и возместить расходы по судну.
4. Фрахтователь несет ответственность за ущерб нанесенный судовладельцу в следствии несвоевременной выплаты фрахта и судовладелец может потребовать возврат судна для возмещения ущерба.

Статья 194.

В случае гибели судна фрахт подлежит уплате по день гибели судна, если этот день установить невозможно, по день получения последнего известия о нем.

Статья 195.

Вознаграждение, причитающееся зафрахтованному на основании тайм-чартера судну за спасение на море, имеющее место до окончания действия тайм-чартера, распределяются в равных долях между судовладельцем и фрахтователем, за вычетом сумм, следуемых в возмещение понесенных судном убытков и доли, причитающейся судовому экипажу.

Г Л А В А XII ДОГОВОР ФРАХТОВАНИЯ СУДНА БЕЗ ЭКИПАЖА (БЕРБОУТ-ЧАРТЕР)

Статья 196.

1. По договору судна бербоут-чартера владелец обязуется передать фрахтователю судно без экипажа для использования в целях мореплавания на определенный срок.
2. По истечении срока бербоут-чартера к фрахтователю может перейти право собственности, если такое право предусмотрено Соглашением и фрахтователь выполнял все условия и внес последние предусмотренные платежи.
3. Договор бербоут-чартера судна может быть заключен лишь с соблюдением условия статьи 44 настоящего Кодекса.

Статья 197.

Договор бербоут-чартера должен быть заключен в письменной форме.

Статья 198.

1. В договоре бербоут-чартера судна должны быть указаны:
 - а) наименования сторон договора;
 - б) цель договора;
 - в) название судна;
 - г) год постройки судна;
 - д) его класс;
 - е) грузоподъемность или грузовместимость;
 - ж) мощность двигателей;
 - з) скорость хода и расход топлива;
 - и) срок пользования, по истечении которого к фрахтователю может перейти право собственности на судно;
 - к) размер и сроки внесения платы;
 - л) место и время передачи судна фрахтователю;
 - м) право найма экипажа по своему выбору;
 - н) сторона несущая расходы по регистрации судна;
 - о) другие необходимые данные.
2. Если Соглашением не установлено иное, фрахтователь имеет право, в пределах своих полномочий, от своего имени отфрахтовать судно на полный срок или на определенный срок (бербоут-чартер) другому фрахтователю. Вместе с тем он не освобождается от обязательств вытекающих из первого соглашения.

Статья 199.

1. Владелец обязан передать судно фрахтователю в мореходном состоянии, годном к использованию его для целей, предусмотренных договором бербоут-чартера судна.

2. Владелец несет ответственность за любые недостатки судна (включая скрытые недостатки), существовавшие в момент его передачи фрахтователю.
3. Претензии по поводу неисправностей судна и других недостатков, относящихся к его состоянию, могут быть предъявлены получателем в течении года со дня передачи судна.

Статья 200.

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

Статья 201.

1. Фрахтователь обязан поддерживать судно в исправном состоянии и нести расходы, связанные с его содержанием и ремонтом.
2. Риск случайной гибели или случайного повреждения судна переходит на фрахтователя с передачей судна.
3. Вознаграждение, причитающееся зафрахтованному без экипажа судну за спасение на море во время действия договора фрахтования судна на время, принадлежит фрахтователю.

Статья 202.

1. Фрахтователь вправе отказаться от договора бербоут-чартера судна и потребовать возмещения убытков, если:
 - а) Судовладелец не передаст судно фрахтователю в обусловленный договором бербоут-чартера судна срок;
 - б) Вследствие указанных в статье 199.2 настоящего Кодекса недостатков, судно не может быть использовано фрахтователем в соответствии с договором бербоут-чартера судна.
2. Судовладелец вправе отказаться от договора бербоут-чартера судна и потребовать возврата судна, если фрахтователь не внес бербоут-чартерной платы в течение трех месяцев после наступления срока платежа.

Статья 203.

1. При возврате судна судовладелец должен получить часть бербоут-чартерной платы, причитающейся за пользование судном.
2. Взносы, уплаченные фрахтователем в счет договорной цены, подлежат возвращению фрахтователю.
3. Фрахтователь обязан вернуть судовладельцу судно в том состоянии, в каком он его получил, с учетом нормального износа. В случае ухудшения состояния судна фрахтователь возмещает судовладельцу вызванные этим убытки.
4. Произведенные фрахтователем улучшения на судне, если они отделимы, могут быть изъяты фрахтователем, если судовладелец не согласится возместить их стоимость.

ГЛАВА XIII МОРСКАЯ ИПОТЕКА

Статья 204.

1. Любое судно или часть его, в том числе находящееся в постройке, или право на него могут быть переданы судовладельцем (залогодержателем) в залог (ипотека), под ссуду или иное финансовое обеспечение путем получения морской ипотеки на судно.
2. Залогодержателем может быть любое юридическое или физическое лицо ХХХ или иностранного государства, которому в соответствии с законодательством ХХХ судно может быть отчуждено.

Статья 205.

1. В договоре о морской ипотеке должны содержаться:
 - а) Наименования сторон;
 - б) Местонахождение сторон;
 - в) Существо обеспеченного ипотекой требования;
 - г) Форма ипотеки;
 - д) Сроки исполнения обязательства;
 - е) Оценку и местонахождение судна;
 - ж) Регистрацию ипотеки, передачу, внесение поправок или замена ипотеки;
 - з) Очередность среди зарегистрированных ипотек;
 - м) Любые иные условия, относительно которых по заявлению одной из сторон должно быть достигнуто соглашение;
2. Права и обязанности сторон договора об ипотеке судна, а так же порядок его оформления определяются законодательством страны залогодержателя, если иное не установлено соглашением сторон.
3. Ипотека не означает отчуждения судна залогодержателю, равно как и залогодатель не может рассматриваться как лицо, утратившее право собственности на заложенное судно.

Статья 206.

1. Договор об ипотеке судна должен быть надлежащим образом удостоверен и в обязательном порядке зарегистрирован в Государственном судовом реестре ХХХ, об этом должна быть запись в Свидетельстве о Праве Собственности.
2. Порядок учета ипотек устанавливает Морская Администрация ХХХ.
3. При регистрации ипотеки залогодатель обязан предъявить подлинник договора об ипотеке судна и его нотариально заверенную копию.
4. Морская Администрация ХХХ, осуществляющая регистрацию ипотеки, обязана выдать выписку из Государственного судового реестра ХХХ залогодателю, а также по запросу - залогодержателю и другим заинтересованным лицам.
5. За регистрацию ипотеки, выдачу выписок из Государственного судового реестра ХХХ взимается установленная плата.

Статья 207.

1. Если предметом ипотеки становится заложенное судно, которое уже служит ипотечным обеспечением иного обязательства, залоговое право предшествующего залогодержателя сохраняет силу.
2. Требования последующего залогодержателя удовлетворяются из стоимости судна после удовлетворения требований предшествующей ипотеки.
3. Преимущественные права залогодержателей на возмещение их требований удовлетворяются в зависимости от даты и часа регистрации ипотеки в Государственном судовом реестре ХХХ.
4. Залогодатель обязан сообщить каждому последующему залогодержателю обо всех существующих ипотеках судна, а также о характере и размере обеспеченных этими ипотеками обязательств. Залогодатель обязан возместить убытки, возникшие у любого из его залогодержателей вследствие неисполнения этой обязанности.

Статья 208.

Залогодержатель приобретает право обратиться с иском на заложенное судно, если к моменту наступления срока исполнения обязательства, обеспеченного ипотекой, оно не будет исполнено, за исключением случаев, когда по закону или договору ипотеки такое право возникает позже либо может быть осуществлено ранее.

Статья 209.

За счет заложенного судна залогодержатель вправе удовлетворить свои требования в полном объеме, включая проценты, убытки, причиненные просрочкой исполнения обязательства, а, в случаях предусмотренных договором ипотеки, - неустойку. Возмещению подлежат так же необходимые расходы залогодержателя по осуществлению обеспеченного ипотекой требования.

Статья 210.

1. Обращение с иском на заложенное судно производится в соответствии с договором ипотеки.
2. Реализация заложенного судна, на которое обращается иск, осуществляется в соответствии с законодательством ХХХ, если иное не предусмотрено договором ипотеки.

Статья 211

1. Ипотека прекращается при:
 - а) погашении долга;
 - б) прекращении денежного обязательства иным чем погашения долга (принудительная продажа и т.д.);
 - в) гибели судна, исключая возмещение по страхованию;
 - г) Наличии специального соглашения.

2. Залогодержатель по требованию залогодателя обязан выдать ему надлежащим образом удостоверенные документы, подтверждающие полное или частичное исполнение своего обязательства.
3. При получении от залогодателя документов, подтверждающих полное или частичное исполнение обеспеченного ипотекой обязательства, орган, осуществивший регистрацию ипотеки, обязан незамедлительно внести соответствующую запись в Государственный судовой реестр XXX.

Статья 212.

Если после регистрации в Государственном судовом реестре XXX ипотечного обязательства, залогодатель обанкротился, то обязательство по зарегистрированной ипотеке считается невыполненным.

Статья 213.

1. В случаях, (например -гибель судна, конфискация судна Правительством и т.д.), когда в установленном законом порядке происходит уступка залогодержателем обеспеченного ипотекой требования третьему лицу либо перевод залогодателем долга, возникшего из обеспеченного ипотекой обязательства, на другое лицо, ипотека сохраняет силу.
2. По получении надлежащим образом удостоверенного документа об уступке залогодержателем требования или перевода залогодателем долга в Государственному судовом реестре должна быть произведена соответствующая запись с указанием имени лица, в пользу которого переходят все права залогодержателя или обязательства залогодателя.

Статья 214.

1. Если права залогодержателя перешли к другому лицу каким-либо законным образом, например, в случае его смерти или банкротства, то данный переход прав должен быть подтвержден надлежащим образом удостоверенной Декларацией лица, в пользу которого эти права переходят, содержащей описание и необходимое доказательство правомерности перехода собственности и, возможно, лиц, в пользу которых эта собственность переходит.
2. На основании этого документа в Государственном судовом реестре XXX производится запись имени лица, вступающего в права залогодержателя всего судна либо его части.

Г Л А В А XIV ДОГОВОР БУКСИРОВКИ

Статья 215.

По договору морской буксировки владелец судна обязуется за вознаграждение:

- а) отбуксировать другое судно или иной плавучий объект из одного порта в другой порт;
- б) буксировать его в течение определенного времени, либо на определенное расстояние,
- в) выполнить маневры или дежурства на случай необходимости.

Статья 216.

1. Договор морской буксировки заключается в письменной форме.
2. Договор должен содержать следующие условия:
 - а) О портах отправления и назначения;
 - б) Времени буксировки;
 - в) Правах и обязанностях сторон;
 - г) Ответственности за нарушение договора;
 - д) Особенности буксируемых объектов, могущих влиять на безопасность буксировки;
 - е) Иные обстоятельства, которые стороны считают необходимым оговорить.

Статья 217.

1. Каждая из сторон договора буксировки обязана заблаговременно привести свое судно или иной плавучий объект в состояние, годное для выполнения предусмотренных договором морской буксировки работ.
2. Владельцы судов и объектов буксировки не несут ответственности за недостатки своего судна или объекта, если докажут, что они (скрытые недостатки) не могли быть обнаружены при проявлении ими должной заботливости.

Статья 218.

Ответственность за ущерб, причиненный при буксировке буксируемому судну или иному плавучему объекту, либо находящемуся на нем имуществу и грузу, в случае, когда капитан буксирующего судна управляет буксируемым судном или иным плавучим объектом, при отсутствии иного соглашения сторон, несет владелец буксирующего судна, если им не будет доказано отсутствие своей вины.

Статья 219.

Ответственность за ущерб, причиненный при буксировке буксирующему судну или находящемуся на нем имуществу и грузу в случае, когда капитан буксируемого судна или иного плавучего объекта управляет буксировочной операцией, при отсутствии иного соглашения сторон несет владелец буксируемого судна или иного плавучего объекта, если им не будет доказано отсутствие своей вины.

Статья 220

Владелец буксирующего судна не отвечает за ущерб, причиненный буксируемому судну или иному плавучему объекту либо находящемуся на нем имуществу и грузу буксировкой в ледовых условиях, если не будет доказано, что ущерб причинен по вине буксирующего судна.

Статья 221.

При договоре морской буксировки началом ответственности владельца буксирующего судна считается момент принятия буксируемого судна или иного плавучего объекта на буксир в начальном пункте буксировки и окончанием ответственности - момент постановки буксируемого судна или иного плавучего объекта к причалу или на якорь в конечном пункте буксировки.

Статья 222.

Руководство морской буксировкой, как правило осуществляется капитаном буксирующего судна. Капитан буксирующего судна не вправе вмешиваться во внутрисудовой распорядок буксируемого судна или другого плавающего объекта.

Статья 223.

Если владелец буксирующего судна назначит начальником буксировочной операции лицо, не являющееся капитаном буксира, то правоотношения этого лица с капитанами буксирующего судна и буксируемого судна (объекта) определяются договором морской буксировки.

Статья 224.

В случае неготовности судна (объекта) к буксировке в обусловленные договором сроки после прибытия буксира в пункт отправления, владелец буксирующего судна вправе расторгнуть договор и взыскать с владельца подлежащего буксировке судна (объекта) все понесенные буксировладельцем расходы по переходу буксира в пункт отправления и обратному переходу его в порт базирования (либо иной пункт, расположенный не далее, чем порт базирования), а так же неполученные доходы (упущенную выгоду).

Статья 225.

В случае прибытия буксира в пункт отправления в немореходном состоянии, или неподготовленным к буксировке, владелец подлежащего буксировке судна (объекта) вправе расторгнуть договор с возложением на буксировладельца всех понесенных им расходов, а так же с взысканием с него неполученных доходов (упущенной выгоды).

Статья 226.

Буксировки между портами ХХХ, а также буксировки в/из иностранные порты, выполняемые судами под флагом ХХХ, регулируются настоящим Кодексом.

Статья 227

В случае морского инцидента с буксируемым судном или иным плавучим объектом по причине, независящей от буксирующего судна, капитан последнего обязан предоставить буксируемому судну или иному плавучему объекту спасательные средства и оказывать ему необходимую помощь до тех пор, пока пострадавшее судно или объект не сможет обойтись без спасателя. В этом случае возмещаются лишь фактические расходы буксирующего судна без оплаты спасательного вознаграждения.

Статья 228.

1. По договору портовой буксировки буксиро владелец за вознаграждение осуществляет ввод в порт и/или вывод из порта судов и иных плавучих объектов, выполнение маневров буксируемого судна, швартовых и других операций в портовых водах.
2. Подтверждением наличия договора портовой буксировки служит заявка капитана.

Статья 229.

1. Управление портовой буксировкой осуществляет капитан буксируемого судна (др. плавающего объекта), если договором не установлено иное.
2. Соглашение о возложении обязанностей по управлению буксировкой на капитана буксирующего судна может доказываться только письменными свидетельствами.

Статья 230.

С целью обеспечения безопасности плавания в портовых водах капитаном порта может быть установлено обязательное использование буксиров для входа, выхода и передвижения в акватории порта, выполнения маневров, швартовых и иных операций, а так же определены условия буксировки.

Г Л А В А XV ДОГОВОР МОРСКОГО СТРАХОВАНИЯ

Статья 231.

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

Статья 232.

Договор морского страхования заключается в письменной форме.

Статья 233.

1. Последующие правила настоящей главы применяются в тех случаях, когда соглашением сторон не установлено иное.
2. Однако в случаях, прямо указанных в настоящей главе, соглашение, несоответствующее этим правилам, является недействительным.

Статья 234.

1. Объектом морского страхования может быть связанный с мореплаванием любой, имущественный интерес, как то: судно, в том числе находящееся в постройке, груз, фрахт, плата за проезд, арендная плата, ожидаемая от груза прибыль, и иные требования, обеспечиваемые судном, грузом и фрахтом, заработная плата и иные виды вознаграждения капитана и других лиц судового экипажа, имущественная, гражданская ответственность судовладельца и перевозчика, а так же риск, принятый на себя страховщиком (перестрахование).
2. Объект страхования должен быть указан в договоре морского страхования.

Статья 235.

1. При заключении договора страхователь обязан сообщить страховщику об имеющих существенное значение для определения степени риска обстоятельствах, которые известны или должны быть известны страхователю, а так же сведения, запрошенные страховщиком.
2. Страхователь освобождается от этой обязанности в отношении общеизвестных сведений, а так же сведений, которые известны или должны быть известны страховщику.
3. При не сообщении страхователем соответствующих сведений или при сообщении им неверных сведений, страховщик вправе отказаться от договора.

Статья 236.

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

Статья 237.

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

Статья 238.

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

Статья 239.

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 договор заключен по поручению указанного лица или, хотя и без поручения, но это лицо впоследствии выразило на страхование свое согласие.

Статья 240.

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

Статья 241.

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

Статья 242.

1. В случае отчуждения застрахованного груза договор страхования сохраняет силу, причем все права и обязанности страхователя переходят на приобретателя груза.
2. Если до отчуждения груза страховая премия не была уплачена, то обязанность уплатить ее несут как страхователь, так и приобретатель груза. Однако требование уплатить премию не имеет силы в отношении держателя полиса или другого страхового документа, в котором отсутствует указание на то, что премия не уплачена.

Статья 243.

1. В случае отчуждения застрахованного судна договор морского страхования прекращается с момента отчуждения, однако, в случае отчуждения судна во время рейса, договор остается в силе до окончания этого рейса, и на приобретателя этого судна переходят права и обязанности страхователя.
2. Настоящая статья применяется также к договору страхования ответственности судовладельца.

Статья 244.

1. При заключении договора морского страхования страхователь обязан объявить сумму, на которую он страхует соответствующий интерес (страховая сумма).
2. Если страховая сумма объявлена ниже действительной стоимости застрахованного интереса (страховой стоимости), страховщик отвечает за убытки пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости.
3. Если страховая сумма, указанная в договоре морского страхования, превышает страховую стоимость, договор является недействительным в той части страховой суммы, которая превышает страховую стоимость.

Статья 245.

Если интерес 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 договору морского страхования.

Статья 246.

1. Договор морского страхования сохраняет силу, если даже к моменту его заключения возможность возникновения убытков, подлежащих возмещению, уже миновала или эти убытки уже возникли.
2. Однако, если страховщик при заключении договора морского страхования знал или должен был знать, что возможность наступления страхового случая исключена, либо страхователь знал или должен был знать о уже происшедших убытках, исполнение договора страхования не обязательно для стороны, которой не было известно об этих обстоятельствах.
3. Страховая премия причитается страховщику и в том случае, когда исполнение договора морского страхования для него не является обязательным.

Статья 247.

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

Статья 248.

1. Страхователь обязан по каждой отправке груза, подпадающей под действие генерального полиса, сообщить страховщику все необходимые сведения немедленно по их получении, в частности:
 - а) наименование судна, на котором перевозится груз;
 - б) путь следования груза;
 - в) страховую сумму.
2. Страхователь не освобождается от этой обязанности, даже если он получит сведения об отправке груза после доставки по месту назначения в неповрежденном состоянии.

3. При не сообщении или несвоевременном сообщении страхователем необходимых сведений, страховщик вправе отказать в возмещении убытков по соответствующим грузам. При этом, за страховщиком сохраняется право на страховую премию, которую он бы получил, если страхователь не докажет, что не сообщение или несвоевременное сообщение сведений не может быть поставлено ему в вину.
4. Если страхователь умышленно сообщил сведения несвоевременно или не сообщил их вовсе, либо намеренно неправильно обозначил груз или страховую сумму, страховщик вправе отказаться от страхования по генеральному полису.
5. При этом за страховщиком сохраняется право на страховую премию, которую он бы получил в случае добросовестного исполнения в полном объеме страхователем договора морского страхования.

Статья 249.

1. По требованию страхователя страховщик обязан по отдельным отправлениям грузов, подпадающим под действие генерального полиса выдать полисы или страховые сертификаты.
2. В случае несоответствия содержания полиса или страхового сертификата генеральному полису, предпочтение отдается полису или страховому сертификату.

Статья 250.

Страховщик не отвечает за убытки, возникшие вследствие умысла страхователя, отправителя, получателя, а также их представителей.

Статья 251.

1. При страховании судна страховщик, кроме случаев, указанных в статье 250 настоящей главы, не отвечает за убытки, происшедшие вследствие того, что судно было отправлено в немореходном состоянии, если только немореходное состояние не было вызвано его скрытыми недостатками.
2. Страховщик также не отвечает за убытки, возникшие вследствие ветхости судна и его принадлежностей, их изношенности от времени или обычного пользования, а равно за убытки, возникшие вследствие погрузки веществ и предметов опасных в отношении взрыва и самовозгорания с ведома страхователя или его представителя, но без ведома страховщика.

Статья 252.

При страховании груза или ожидаемой прибыли, страховщик, кроме случаев, указанных в статье 250 настоящей главы, не отвечает за убытки, возникшие из-за естественных свойств (внутренней порчи, убыли, ржавчины, плесени, утечки или поломки, самовозгорания и т.д.) самого груза, а равно за убытки, возникшие вследствие ненадлежащей упаковки.

Статья 253.

При страховании фрахта применяются правила статей 250, 251 и 252 настоящей главы.

Статья 254.

Страховщик не отвечает за убытки, возникшие вследствие воздействия ядерного взрыва, радиации или радиоактивного заражения, если иное не установлено Соглашением.

Статья 255.

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

Статья 256.

1. Страхователь обязан немедленно, как только это станет ему известно, сообщить страховщику о всяком существенном изменении (перегрузке, изменении способа перевозки, порте выгрузки, отклонении от обусловленного или обычного пути, оставлении на зимовку и т.п.), которое связано с объектом страхования.
2. Изменение, увеличивающее опасность, если оно не вызвано спасением людей, судна или груза, дает страховщику право пересмотреть условия договора или потребовать уплаты дополнительной премии; если страхователь не согласится с этим, то договор морского страхования прекращается с момента наступления изменения.

Статья 257.

1. 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.
2. 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 258.

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

Статья 259.

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

Статья 260.

1. При наступлении страхового случая страховщик имеет право путем уплаты полной страховой суммы освободить себя от дальнейших обязательств по договору морского страхования. Однако, о своем намерении воспользоваться этим правом он обязан 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.

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

Статья 261.

1. 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, для выяснения и установления размера убытков, подлежащих возмещению страховщиком, и для составления диспаши по общей аварии.
2. Расходы, указанные в настоящей статье, возмещаются пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости.

Статья 262.

1. Страховщик отвечает за убытки лишь в пределах страховой суммы. Вместе с тем расходы, указанные в статье 261, а также взносы по общей аварии возмещаются страховщиком, независимо от того, что они вместе с убытками могут превысить страховую сумму.
2. Страховщик отвечает за убытки, причиненные несколькими следующими друг за другом страховыми случаями, даже при условии, что общая сумма таких убытков превысит страховую сумму.

Статья 263.

При уплате полной страховой суммы, за исключением случая, предусмотренного в статье 260 настоящей главы, к страховщику с его согласия переходят:

- а) При страховании в полной стоимости все права на застрахованное имущество;
- б) При страховании не в полной стоимости - права на долю застрахованного имущества пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости.

Статья 264.

1. В случае пропажи судна без вести страховщик отвечает в размере полной страховой суммы.
2. 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.
3. По договору морского страхования судна на время 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 265.

1. Страхователь может заявить страховщику об отказе от своих прав на все застрахованное имущество (абандоне) и получить полную страховую сумму в случаях:
 - а) Пропажи судна без вести;
 - б) Экономической нецелесообразности восстановления или ремонта (полной конструктивной гибели) застрахованного судна;
 - в) Экономической нецелесообразности устранения повреждений или доставки застрахованного груза в место назначения;
 - г) Захвата судна или груза, застрахованных от такой опасности, если захват длится более двух месяцев.
2. Абандон судна находящегося в государственной собственности осуществляется согласно ст. 44 настоящего Кодекса.
3. Соглашение сторон, противоречащее правилам настоящей статьи, недействительно.

Статья 266.

1. Заявление об абандоне должно быть сделано страховщику в течение шести месяцев с момента окончания сроков (наступления обстоятельств), указанных в статьях 264 и 265 настоящей главы.
2. По истечении шестимесячного срока страхователь лишается права на абандон, но может требовать возмещения убытков на общих основаниях.
3. Заявление об абандоне не может быть сделано страхователем условно и взято обратно.
4. Соглашение сторон, противоречащее правилам настоящей статьи, недействительно.

Статья 267.

Если по получении от страховщика возмещения выяснится, что судно не погибло, либо захваченные судно или груз будут освобождены, страховщик может требовать, чтобы страхователь, оставив за собой имущество, возвратил страховое возмещение за вычетом возмещения частичного убытка, если такой страхователем понесен.

Статья 268.

1. 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.
2. 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 269.

В случаях, предусмотренных в статьях 263, 265 и 268, страхователь обязан передать страховщику все документы и вещественные доказательства и сообщить ему все сведения, необходимые для осуществления страховщиком перешедших к нему прав.

Статья 270.

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

Г Л А В А XVI ОБЩАЯ АВАРИЯ

Статья 271.

1. Общей аварией признаются убытки, понесенные вследствие произведенных намеренно и разумно чрезвычайных расходов или жертвований в целях спасения судна, фрахта и перевозимого на судне груза от общей для них опасности.
2. Общая авария распределяется между судном, фрахтом и грузом соразмерно их стоимости, во время и в месте окончания морского рейса.
3. Под фрахтом в настоящей главе подразумевается также плата за перевозку пассажиров и их багажа.

Статья 272.

Статьи 273-283 настоящего Кодекса применяются в тех случаях, когда соглашением сторон не установлено иное.

Статья 273.

К общей аварии при наличии признаков, указанных в статье 271 настоящего Кодекса, в частности, относятся:

- а) Убытки, вызванные выбрасыванием за борт груза или принадлежностей судна, а также убытки от повреждения судна или груза при принятии мер общего спасения, в частности вследствие проникновения воды в трюмы через открытые для выбрасывания груза люки или другие сделанные для этого отверстия;
- б) Убытки, причиненные судну и/или грузу при тушении пожара на судне, включая от произведенного для этой цели затопления горящего судна, или выбрасывания на берег;
- в) Убытки, вызванные намеренной посадкой судна на мель и снятием такого судна с мели, независимо от того, что судно само могло быть вытеснено на мель;
- г) Убытки от повреждения двигателей, других машин или котлов судна, находящегося на мели, причиненные стараниями снять судно с мели;
- д) Чрезвычайные расходы по перегрузке груза, топлива или предметов снабжения из судна в лихтеры, по найму лихтеров и обратной погрузке на судно, произведенные в случае посадки судна на мель;
- е) 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 сами расходы по совершению этих операций признаются общей аварией;
- ж) Расходы, произведенные в целях получения помощи, как по договору о спасении, так и без него, в той мере, в какой спасательные операции осуществлялись в целях предохранения от опасности судна, фрахта и груза;

- з) 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 груза, но вследствие пожертвования произведены не были.

Статья 274.

К общей аварии также относятся или приравняются:

- а) Расходы, вызванные вынужденным заходом судна в место убежища или возвращением в порт отправления вследствие несчастного случая или какого-либо другого чрезвычайного обстоятельства, вызвавшего необходимость такого захода или возвращения ради общей безопасности;
- б) Расходы связанные с выходом судна с первоначальным грузом или частью его из места убежища либо из порта отправления, в которое судно вынуждено было возвратиться;
- в) Расходы по перемещению груза, топлива либо предметов снабжения в порту отправления, захода или месте убежища, произведенные для 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;
- г) Расходы по хранению, включая обоснованное страхование, обратной погрузке и укладке груза, топлива либо предметов снабжения, выгруженных или перемещенных при обстоятельствах, указанных в подпункте 274.в настоящей статьи Кодекса, однако если судно признано непригодным к плаванию или если оно не продолжило своего первоначального рейса, расходы по хранению принимаются на общую аварию до даты признания судна непригодным к плаванию или отказа от рейса либо до даты завершения выгрузки груза, если судно будет признано непригодным к плаванию или оно отказалось от рейса до такой даты;
- д) Расходы по заработной плате и содержанию судового экипажа, на топливо и предметы снабжения, понесенные в связи с продлением данного рейса в результате захода судна в место убежища или возвращения его в порт отправления при обстоятельствах, указанных в пунктах 274.а и 274.в настоящего Кодекса, однако, если судно признано непригодным к плаванию или если оно не продолжило первоначального рейса, такие расходы принимаются на общую аварию до даты признания судна непригодным к плаванию или отказа от рейса либо до даты завершения выгрузки груза, если судно было признано непригодным к плаванию или оно отказалось от рейса до такой даты;
- е) Расходы по заработной плате и содержанию 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 повреждений 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;
- ж) Стоимость временного ремонта судна, произведенного ради общей безопасности в порту отправления, захода или в месте убежища, а так же стоимость временного ремонта повреждений, принимаемых на общую аварию; однако, стоимость временного исправления случайных повреждений, необходимых только для завершения данного рейса, возмещается лишь в пределах тех предотвращенных расходов, которые были бы отнесены к общей аварии, если бы это исправление не было произведено;
- з) 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 275.

Убытки, не подпадающие под действие статей 271, 273 и 274 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 276.

Не признаются общей аварией даже при наличии признаков, указанных в статье 271 настоящего Кодекса:

- а) Стоимость выброшенного за борт самовозгоревшегося груза и груза, перевозившегося на судне не в соответствии с правилами и обычаями торгового мореплавания;
- б) Убытки, причиненные любым образом дымом или согреванием при тушении пожара на борту судна;
- в) Убытки, причиненные обрубанием обломков или частей судна, снесенных или потерянных в результате несчастного случая до производства пожертвований в целях спасения от общей опасности;
- г) Расходы по перемещению или выгрузке груза, топлива либо предметов снабжения в порту отправления, захода или вместе убежища в случаях, когда повреждение судна обнаружено в порту отправления или захода, при условии, что в течение рейса не произошло никакого несчастного случая или другого чрезвычайного происшествия, связанного с таким повреждением, а также когда такие расходы были произведены исключительно в целях переукладки груза смещенного в процессе рейса, если только такая переукладка не является необходимой ради общей безопасности;
- д) Расходы по заработной плате и содержанию судового экипажа, на топливо и предметы снабжения, произведенные за период ремонта повреждения судна, даже если ремонт необходим был для безопасного

продолжения рейса в случаях, когда повреждение судна обнаружено в порту отправления или захода, при условии, что в течение рейса не произошло никакого несчастного случая или другого чрезвычайного происшествия, связанного с таким повреждением;

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

Статья 277.

Общая авария распределяется в порядке, указанному в статье 271 настоящего Кодекса, и в том случае, когда опасность, вызвавшая чрезвычайные расходы или пожертвования, возникла по вине лица, имеющего имущественный интерес в отношении судна, фрахта или груза. Однако такое распределение не лишает остальных участников общей аварии права на взыскание с ответственного лица понесенных убытков, равно как и не лишает это лицо возможных средств защиты.

Статья 278.

1. Убытки от повреждения или гибели грузов, погруженных на судно без ведома судовладельца или его агентов, а так же грузов, которые намеренно сданы к перевозке под неправильным наименованием, не распределяются в порядке, указанном в статье 271 настоящего Кодекса. Однако, если эти грузы были спасены их владельцы обязаны участвовать на общем основании во взносах по общей аварии.
2. Владельцы грузов, стоимость которых при сдаче к перевозке была объявлена ниже их действительной стоимости, участвуют во взносах по общей аварии в соответствии с действительной стоимостью грузов, но получают возмещение убытков лишь в соответствии с их объявленной стоимостью.

Статья 279.

1. Подлежащие возмещению в порядке общей аварии убытки от повреждения судна, его машин и принадлежностей определяются:
 - а) В случае ремонта или замены частей судна - действительной стоимостью ремонта или замены;
 - б) В остальных случаях - уменьшением стоимости, вызванной такими повреждениями, не превышающими оценочной стоимости ремонта.
2. В тех случаях, когда старые материалы или части заменяются новыми на судне возрастом более пятнадцати лет, из стоимости ремонта, принимаемого на общую аварию, делаются скидки "за новое вместо старого" в размере одной трети.
3. В случае действительной или полной конструктивной гибели судна, сумма, подлежащая возмещению по общей аварии, составляет разность между оценочной стоимостью судна в неповрежденном состоянии за вычетом из нее оценочной стоимости ремонта повреждений, не относимых на общую аварию, и стоимостью судна в поврежденном состоянии, которая может быть определена чистой выручкой от продажи, если судно продано.

Статья 280.

1. Возмещаемые в порядке распределения общей аварии убытки от повреждения или утраты поврежденного груза определяются в соответствии со стоимостью на момент выгрузки, определяемой по счету выставленному получателю груза, а при отсутствии счета - по отгрузочной стоимости. Стоимость на момент выгрузки включает стоимость страхования

и фрахта, кроме тех случаев, когда фрахт находится на риске иных интересов, чем груз.

2. В случае продажи поврежденного груза возмещаемые убытки определяются разностью между его стоимостью в неповрежденном состоянии, и чистой выручкой от его продажи.

Статья 281.

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

Статья 282.

На сумму расходов и другие суммы, возмещаемые в порядке распределения общей аварии, начисляются 7 процентов годовых с момента, когда эти расходы были произведены до окончания составления диспаши. Однако, если в порядке возмещения расходов по общей аварии и убытков были произведены какие либо выплаты раннее окончания составления диспаши, проценты на уплаченные суммы начисляются по день их уплаты.

Статья 283.

1. Конtribusiонные взносы по общей аварии производятся с действительной чистой стоимости имущества на момент окончания рейса, за исключением взносов по грузу, которые производятся со стоимости груза на момент выгрузки, определяемой по счету, выставленному получателю груза, а при отсутствии счета с отгрузочной стоимости. Стоимость груза на момент выгрузки включает стоимость страхования и фрахт, кроме тех случаев, когда фрахт находится на риске иных интересов, чем груз, за вычетом из нее стоимости утраты груза или повреждения, причиненных грузу до момента выгрузки включительно.
2. Стоимость судна определяется без учета положительного или отрицательного эффекта димайз или тайм чартера.
3. К этим стоимостям прибавляется сумма, возмещаемая по общей аварии за пожертвование имущества, если только эта сумма уже не включена. При этом из суммы фрахта или проездной платы, находящихся на риске судовладельца, исключаются заработная плата и расходы по содержанию экипажа, которые не пришлось бы уплатить, если бы судно и груз полностью погибли по обстоятельствам, вызвавшим общую аварию, и которые не были отнесены к общей аварии.
4. Кроме того из стоимости имущества исключаются все дополнительные расходы, которые были произведены в отношении этого имущества после общей аварии, за исключением тех расходов, которые относятся к общей аварии.
5. Багаж и личное имущество пассажиров, на которое не был выдан коносамент, не участвуют во взносах по общей аварии.

Статья 284.

Наличие общей аварии устанавливается и расчет по ее распределению составляется по заявлению заинтересованных лиц диспашерами, назначаемыми судовладельцем из лиц служащих в сюрвеерских компаниях зарегистрированных в ХХХ и обладающих знаниями и опытом в области морского права и торгового мореплавания.

Статья 285.

1. На стороне, требующей распределения общей аварии, лежит обязанность доказать, что заявленные убытки или расходы действительно должны быть признаны общей аварией.
2. Все материалы, на основании которых составляется диспаша, должны быть доступны для обозрения, и диспашер по требованию заинтересованных лиц обязан за их счет выдавать им засвидетельствованные копии этих материалов.

Статья 286.

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

Статья 287.

Заинтересованные лица могут оспорить диспашу в суде в течение шестимесячного срока со дня получения диспашаи с обязательным извещением об этом диспашера путем направления ему копии искового заявления.

Статья 288.

Если диспаша не оспорена в сроки, предусмотренные статьей 287 настоящего Кодекса, либо оспорена, но оставлена судом в силе, взыскание по ней может быть произведено путем совершения нотариальной исполнительной надписи. Для этого нотариальной конторе должна быть предъявлена диспаша и справка диспашера о том, что диспаша не отменена и не изменена судом.

Статья 289.

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

ГЛАВА XVII ВОЗМЕЩЕНИЕ УБЫТКОВ ОТ СТОЛКНОВЕНИЯ СУДОВ

Статья 290.

1. Правила настоящей главы применяются при столкновении судов морских или иных водах .
2. Для целей настоящей главы к столкновению судов приравниваются случаи, 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 физического соприкосновения судов.

Статья 291.

Ни одно из участвовавших в столкновении судов не предполагается виновным, пока не будет доказана его вина.

Статья 292.

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

Статья 293.

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 294.

1. Если столкновение произошло случайно или вследствие действия не преодолимой силы (форс-мажор), а также, если невозможно установить причины столкновения, то убытки несет тот, кто их потерпел.
2. 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 295.

1. В случаях, указанных в статье 293 настоящего Кодекса, судовладельцы отвечают вместе (солидарно) перед третьим лицом за убытки, возникшие вследствие смерти или повреждения здоровья людей, причем, судовладелец, уплативший сумму большую, чем с него следует, имеет право обратного требования к другим судовладельцам.
2. Все остальные причиненные в этих случаях третьим лицам убытки возмещаются в соответствии со статьей 293 настоящего Кодекса, но без солидарной ответственности.

Статья 296.

Ответственность, установленная статьями 292, 293 и 295 настоящего Кодекса, наступает и в том случае, когда столкновение произошло по вине лоцмана или СУДС.

Статья 297.

1. 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.
2. Капитаны судов обязаны, поскольку это возможно, сообщить друг другу названия своих судов, порты приписки, а так же порты отправления и назначения либо ближайший порт, в который судно пойдет.
3. За нарушение указанных в настоящей статье обязанностей капитан несет установленную законом ответственность.
4. Судовладелец не несет ответственности за неисполнение капитаном установленных настоящей статьей обязанностей.

Г Л А В А XVIII ВОЗМЕЩЕНИЕ УЩЕРБА ОТ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ СУДАМИ

Статья 298.

1. Собственник судна или лицо, определенное в статье 14 настоящего Кодекса, отвечает за ущерб от загрязнения, причиненный вследствие утечки из его судна либо сброса с него нефти или других веществ, вредных для здоровья людей или живых ресурсов моря (далее - загрязняющие вещества), за исключением случаев, предусмотренных статьей 299 настоящего Кодекса.
2. Ущерб от загрязнения моря означает вред, причиненный вне судна загрязняющими веществами морской среде, побережью или каким-либо другим объектам (судам, рыбопромысловым орудиям и т.д.). Он включает так же стоимость разумных мер, предпринятых любым лицом после происшествия, которые могли вызвать либо вызвали утечку или сброс загрязняющих веществ, для предотвращения или уменьшения ущерба от загрязнения, а так же убытки, причиненные такими мерами.

Статья 299.

Собственник судна не отвечает за ущерб от загрязнения, если докажет, что этот ущерб произошел вследствие:

- а) Стихийного явления, исключительного по своему характеру, неизбежного и непреодолимого;
- б) Военных действий, враждебных действий или народных волнений;
- в) Поведения третьих лиц, действовавших или бездействовавших с намерением причинить ущерб;
- г) Неисправности огней и других навигационных средств, вызванной небрежностью или иными неправомерными действиями властей, отвечающих за поддержание этих средств в порядке;
- д) Аварийного сброса фекальных вод, мусора и иных веществ, вредных для окружающей среды вследствие неприятия портом вышеуказанных вод и веществ.

Статья 300.

Если судовладелец докажет, что ущерб от загрязнения возник полностью или частично вследствие умысла или небрежности других ответственных сторон и/или потерпевшего то в зависимости от степени вины этих ответственных сторон и/или потерпевшего размер возмещения должен быть уменьшен, либо в возмещении потерпевшему вреда должно быть отказано.

Статья 301.

Когда ущерб от загрязнения вызван утечкой или сбросом загрязняющих веществ из двух или нескольких судов, собственники этих судов солидарно отвечают за весь ущерб если невозможно определить ответственность каждого судовладельца в отдельности.

Статья 302.

1. Ответственность собственника судна, за ущерб от загрязнения в результате утечки или сброса загрязняющих веществ из его судна ограничивается в отношении одного происшествия или нескольких происшествий, вызванных одной и той же причиной, общей суммой из расчета 133 расчетных единицы Международного валютного фонда за каждую единицу вместимости судна. Эта общая сумма не может превышать 14 млн. расчетных единиц.
2. Под вместимостью судна в настоящей главе понимается его чистая вместимость с добавлением к ней объема машинного отделения. Если невозможно определить вместимость судна по обычным правилам обмера, то вместимость судна считается равной 40 процентам выраженного в тоннах веса нефти или других веществ, которые судно может перевозить.

Статья 303.

В целях ограничения своей ответственности за ущерб от загрязнения в соответствии со статьей 302 настоящего Кодекса собственник судна может создать в суде, или арбитраже в котором к нему предъявлено требование о возмещении этого ущерба, фонд, равный по сумме пределу его ответственности, фонд создается путем перечисления денег на депозит или предоставления иного обеспечения, признаваемого судом или арбитражем приемлемым и достаточным.

Статья 304.

1. Собственник судна, перевозящего наливом в качестве груза более 2000 тонн нефти, должен застраховать или иным образом обеспечить (получением банковской или иной гарантии) свою ответственность за ущерб от загрязнения.
2. Иск о возмещении ущерба от загрязнения нефтью может быть предъявлен непосредственно к страховщику ответственности собственника судна или к иному лицу, предоставившему обеспечение ответственности собственника судна. Лицо, к которому предъявлен такой иск, вправе в соответствии со статьями 302 и 303 настоящего Кодекса, ограничить свою ответственность и создать фонд, равный по сумме пределу ответственности, даже в тех случаях, когда ответственность собственника судна в силу статьи 337 настоящего Кодекса не может быть ограничена. Ответчик по такому иску вправе выдвигать против требований потерпевшего возражения, на которые мог бы сослаться сам собственник судна, кроме ссылок на неплатежеспособность судовладельца или ликвидацию его предприятия. Ответчик освобождается от ответственности так же, если докажет, что ущерб от загрязнения нефтью явился результатом умышленной вины экипажа самого судна. По требованию ответчика собственник судна должен быть привлечен к участию в деле в качестве соответчика.

3. Иск о возмещении ущерба, если только он не был причинен в результате их действия или бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности, не может быть предъявлен к:
 - а) служащим и/или агентам собственника или членам экипажа;
 - б) любому другому лицу, которое, не являясь членом экипажа, выполняет работу на судне;
 - в) фрахтователю, включая фрахтователя по бербоут- чартеру и управляющему судна, их служащих и агентов;
 - г) спасателям, их служащим и агентам, осуществляющим спасательные работы с согласия собственника или по указанию морских властей.
4. Права собственника на регресс не ограничиваются.

Статья 305.

1. Судно, перевозящее наливом в качестве груза более 2000 тонн нефти, должно иметь соответствующее действительное свидетельство, удостоверяющее, что ответственность собственника судна за ущерб от загрязнения нефтью обеспечена в соответствии со статьей 304 настоящего Кодекса.
2. Условия и порядок выдачи, проверки и признания этого свидетельства устанавливаются Морской Администрацией в соответствии со статьей 9 настоящего Кодекса.

Статья 306.

К ответственности за ущерб от загрязнения моря, предусмотренной в настоящей главе, соответственно применяются статьи 337, 341, 342 и 343-348 настоящего Кодекса.

Статья 307.

Под словом "нефть" в статьях 343-348 настоящего Кодекса понимается любая стойкая нефть, в том числе сырая нефть, мазут, тяжелое дизельное топливо и смазочные масла, а так же китовый и рыбий жир.

Г Л А В А X I X

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ОПЕРАТОРА ЯДЕРНОГО СУДНА ЗА ЯДЕРНЫЙ УЩЕРБ

Статья 308.

1. Оператор ядерного судна отвечает за ядерный ущерб, причиненный вследствие ядерного инцидента с ядерным судном, за исключением случаев, указанных в части 1 статьи 310 настоящего Кодекса.
2. Ядерный ущерб, причиненный личности или имуществу радиоактивными свойствами или сочетанием радиоактивных свойств с токсическими, взрывными и другими опасными свойствами ядерного топлива, радиоактивных продуктов ядерного судна или их отходов, а также расходы, произведенные в целях предотвращения ущерба или уменьшения его размера.
3. Если наряду с ядерным причинен иной ущерб, который не может быть отделен от ядерного, то весь причиненный ущерб признается ядерным.
4. Ядерным ущербом не является ущерб, причиненный самому ядерному судну, его оборудованию, топливу и запасам продовольствия.
5. Ядерным инцидентом признается происшествие или ряд происшествий, вызванных одной и той же причиной, повлекших ущерб, подпадающий под признаки, указанные в частях второй и третьей настоящей главы.

Статья 309.

1. Кроме случаев, предусмотренных статьей 314 настоящего Кодекса, ответственность за ядерный ущерб несет непосредственно оператор ядерного судна.
2. Оператором ядерного судна признается юридическое или физическое лицо, уполномоченное государством флага судна эксплуатировать ядерное судно, или государство, непосредственно эксплуатирующее такое судно.

Статья 310.

1. Оператор ядерного судна обязан возместить ядерный ущерб, если не докажет, что ущерб возник в результате военных действий, враждебных действий или народных волнений, непреодолимых сил природы.
2. Если оператор докажет, что ядерный ущерб в целом или в части возник вследствие умысла потерпевшего, оператор освобождается полностью или частично от ответственности перед таким потерпевшим.

Статья 311.

Оператор ядерного судна, возместивший ядерный ущерб, вправе предъявить регрессивное требование к:

- а) Лицу, умышленно причинившему ядерный ущерб;
- б) Лицу, осуществившему операцию по подъему затонувшего ядерного судна без согласия на это оператора или государства флага судна, если ущерб явился следствием действий такого лица

- г) Регрессивный иск может быть предъявлен так же к лицу, принявшему на себя обязанность возместить ядерный ущерб по его соглашению с оператором ядерного судна. В случаях, предусмотренных настоящей статьей, регрессивное требование может быть предъявлено так же лицом, возместившим ядерный ущерб на основании статьи 317 настоящего Кодекса.

Статья 312.

1. Ответственность оператора ядерного судна за ядерный ущерб, причиненный в результате одного ядерного инцидента с данным судном, ограничивается суммой 81,97 млн. расчетных единиц Международного валютного фонда, включая судебные издержки.
2. Если вследствие ядерного инцидента предъявляются требования о возмещении ущерба, причиненного как личности, так и имуществу, из суммы, установленной в пункте 1 настоящей статьи, одна часть суммы в размере 57,38 млн. расчетных единиц предназначается исключительно для оплаты требований о возмещении ущерба, причиненного личности, а другая часть суммы в размере 24,59 млн. расчетных единиц предназначается для оплаты требований о возмещении ущерба, причиненного имуществу.
3. Если первой части суммы окажется недостаточно для оплаты требований о возмещении ущерба, причиненного личности, непоплаченный остаток таких требований подлежит пропорциональной оплате из второй части суммы наряду с требованиями о возмещении ущерба, причиненного имуществу.
4. Суммы, предназначенные для оплаты требований, распределяются между истцами пропорционально доказанным размерам их требований.

Статья 313.

1. Несколько операторов ядерных судов, совместно причинивших ядерный ущерб, отвечают солидарно. Однако ответственность оператора ядерного судна, к которому предъявлен иск о возмещении ядерного ущерба в полном объеме, не может превышать предела установленного в части 1 статьи 312 настоящего Кодекса.
2. Оператор ядерного судна, возместивший ущерб в соответствии с пунктом первым настоящей статьи, имеет право получить от других операторов ядерных судов возмещение пропорционально размеру причиненного каждым из них ущерба, а если это невозможно установить, то в равных долях.

Статья 314.

При причинении ядерного ущерба ядерным судном, на эксплуатацию которого на момент ядерного инцидента не было выдано разрешения государством флага судна, ответственность возлагается на собственника ядерного судна. В этом случае ограничение ответственности оператора ядерного судна на основании статьи 312 настоящего Кодекса не применяется.

Статья 315.

1. Если в результате ядерного инцидента причинен вред работнику в связи с исполнением им своих трудовых (служебных) обязанностей, ответственность в соответствии с положениями настоящей статьи несет оператор ядерного судна. Он обязан так же уплачивать за пострадавшего страховые взносы.
2. Выплата возмещения лицу, получающему пособие или пенсию по специальному страхованию, производится в порядке, предусмотренном законодательством ХХХ.

Статья 316.

1. Ядерное судно должно иметь соответствующее действительное свидетельство, подтверждающее, что ответственность оператора ядерного судна в случае ядерного ущерба обеспечена согласно статье 312 настоящего Кодекса.
2. Условия и порядок выдачи, проверки и признания этого свидетельства устанавливает Морская Администрация ХХХ на основании статьи 9 настоящего Кодекса.

Статья 317.

1. Иск о возмещении ядерного ущерба может быть предъявлен непосредственно к страховщику или иному лицу, предоставившему финансовое обеспечение оператору ядерного судна.
2. При предъявлении иска о возмещении ядерного ущерба к оператору ядерного судна страховщик или иное лицо, предоставившее финансовое обеспечение оператору, имеет право принять участие в судебном процессе.

Статья 318.

1. В тех случаях, когда размер причиненного ядерного ущерба превышает предел ответственности оператора ядерного судна, установленной частью статьи 312.1 настоящего Кодекса, по требованиям оператора ядерного судна, истца или государства, выдавшего разрешение на эксплуатацию ядерного судна, в суде или арбитраже этого государства создается фонд для обеспечения ограниченной ответственности в размере этого предела путем внесения оператором суду или арбитражу денежных сумм (депозит) или предоставления иного обеспечения, признаваемого судом или арбитражем приемлемым и достаточным.
2. К созданию и распределению этого фонда применяются правила содержащиеся в статьях 343, 344, 345 и 347 настоящего Кодекса.

Статья 319.

К ответственности оператора ядерного судна за ядерный ущерб, предусмотренный в настоящей главе соответственно применяются часть вторая статьи 339, статьи 341 и 348 настоящего Кодекса.

Статья 320.

Ядерное судно может зайти в территориальное море и порты ХХХ только с разрешения Президента ХХХ. Контроль за ядерным судном в территориальных

водах и портах ХХХ осуществляется Морской Администрацией и Министерством Охраны Окружающей Среды и Природных Ресурсов.

ГЛАВА XX ВОЗНАГРАЖДЕНИЕ ЗА СПАСЕНИЕ НА МОРЕ

Статья 321.

1. Спасательной операцией считается любое действие, предпринимаемое для оказания помощи людям, судну или любому другому имуществу, находящимся в опасности, независимо от того в каких водах имели место эти действия.
2. Положения настоящей главы применяются также к судам, плавающим под военно-морским флагом ХХХ.

Статья 322.

1. Всякое имеющее полезный результат действие по спасению подвергшегося опасности судна, находящихся на нем людей, грузов и иных предметов, а так же по сохранению фрахта и платы за перевозку пассажиров и багажа, либо иного имущества, а и окружающей среды дает право на получение справедливого вознаграждения.
2. Вознаграждение не уплачивается, если действие не дало полезного результата.

Статья 323.

Не дают права на вознаграждение:

- а) Услуги по спасению, оказанные вопреки прямому и разумному воспрещению капитана судна, подвергшегося опасности;
- б) Действия по спасению, вытекающие из договора морской буксировки.

Статья 324.

1. Спасенные люди не обязаны уплачивать вознаграждение за свое спасение.
2. 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 325.

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

Статья 326.

1. Размер вознаграждения определяется соглашением сторон, а при отсутствии соглашения - судом или арбитражем.
2. 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 327.

Вознаграждение за спасение включает:

- а) Оплату услуг спасателя;
- б) Расходы произведенные в целях спасения;
- в) Плату за хранение спасенного имущества;
- г) Специальную компенсацию, если спасатель предотвратил или минимизировал загрязнение окружающей среды.

Статья 328.

1. В случае если стороны не пришли к Соглашению вознаграждение за спасение определяются судом или арбитражом с учетом следующих критериев, независимо от порядка в котором они представлены ниже:
 - а) Степень успеха, достигнутого спасателем;
 - б) Спасенная стоимость судна и другого имущества;
 - в) Опасность, которой подверглись спасенное судно и его экипаж, пассажиры, груз;
 - г) Мастерство и усилия спасателей в спасении судна и людей, другого имущества;
 - д) Затраченное спасателем время, понесенные им расходы и потери;
 - е) Возможная ответственность спасателя перед третьими лицами;
 - ж) Риск ответственности и иные риски, которым подвергались спасатели и их имущество;
 - з) Стоимость подвергшегося опасности имущества спасателей;
 - и) Специальное назначение спасавшего судна;
 - к) Затраченные усилия спасателей по предотвращению или уменьшению загрязнения окружающей среды.
2. Оплата установленного вознаграждения должны быть произведена всеми интересами (судном и другим спасенным имуществом) пропорционально их спасенным стоимостям.

Статья 329.

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 или их действия были небрежными и усугубили последствия операции.

Статья 330.

1. Судовладелец выплачивает спасателю специальную компенсацию за предотвращение или минимизацию загрязнения окружающей среды в размере понесенных спасателем затрат, увеличенных максимально на 30 процентов.
2. Однако, если суд или арбитраж, учитывая обстоятельства дела и критерии, изложенные в статье 328-329 настоящего Кодекса, сочтет справедливым, то он может принять решение о увеличении специальной компенсации до 100 процентов от понесенных спасателем расходов.

Статья 331.

Вознаграждение за спасение не может превышать стоимости спасенного имущества.

Статья 332.

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 так же издержек по выгрузке, хранению, оценке или продаже имущества.

Статья 333.

Распределение вознаграждения между несколькими спасателями производится по их соглашению, а при отсутствии соглашения - по решению суда или арбитража, которые при этом руководствуются правилами статьи 328-329 настоящего Кодекса.

Статья 334.

Распределение вознаграждения между судовладельцем, членами экипажа и другими лицами производится согласно персональному вкладу каждого в достижении результатов спасения и взаимному соглашению сторон, а при отсутствии соглашения - по решению суда или арбитража.

Статья 335.

Выплата вознаграждения за спасение осуществляется в той валюте, в которой оно получено.

Г Л А В А ХХІ ПРЕДЕЛЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ СУДОВЛАДЕЛЬЦА

Статья 336.

Судовладелец отвечает по своим обязательствам принадлежащим ему имуществом, на которое по законодательству ХХХ может быть обращено взыскание.

Статья 337.

1. Ответственность судовладельца ограничивается пределами, предусмотренными в статье 340 настоящего Кодекса, по требованиям, которые, независимо от их правового основания, возникли:
 - а) Требования, связанные со смертью или телесным повреждением, либо с утратой или повреждением имущества (включая повреждения портовых сооружений, водных бассейнов, судоходных путей и средств навигационной обстановки), происшедшими на борту судна или в прямой связи с его эксплуатацией или операциями по спасанию;
 - б) Требования в отношении удаления, уничтожения или обезвреживания груза судна;
 - в) Требования в отношении ущерба, явившегося результатом задержки в перевозке морем груза, пассажиров или их багажа;
 - г) Требования в отношении ущерба, явившегося результатом нарушения любых прав, возникших не из договора, и пришедшего в прямой связи с эксплуатацией судна или операциями по спасанию;
 - д) Требования в отношении подъема, удаления, уничтожения, обезвреживания судна, которое затонуло, превратилось в обломки, село на мель или покинуто;
 - е) Причинения в связи с плаванием или эксплуатацией судна ущерба лицам или имуществу, не находившемуся на судне.
2. Если ущерб, указанный в пункте 337.1.е настоящего Кодекса, причинен лицом, не находящимся на судне, судовладелец, ответственный за действия и упущения этого лица, может ограничить свою ответственность, когда действие или упущение было связано с судовождением или управлением судном, либо с погрузкой, перевозкой или выгрузкой груза, багажа или ручной клади, либо с посадкой или высадкой пассажиров.

Статья 338.

Ответственность судовладельца не может быть ограничена, если доказано, что ущерб явился результатом его собственного действия или упущения, совершенного с намерением причинить такой ущерб или по самонадеянности, с сознанием возможности причинения его.

Статья 339.

Ограничение ответственности на основании статьи 337 настоящего Кодекса не применяется в отношении требований:

- а) Вызванных спасением или о взносе по общей аварии;

- б) Членов экипажа и других служащих судовладельца, обязанности которых связаны с судном, а так же их наследников или граждан, имевших право на получение от них содержания, если по законодательству, регулиющему отношения этих лиц с судовладельцем, его ответственность по этим требованиям не может быть ограничена либо она превышает пределы, предусмотренные в статье 331 настоящего Кодекса;
- в) Связанных с подъемом или удалением затонувшего имущества;
- г) О возмещении убытков от загрязнения нефтью или другими веществами, вредными для здоровья людей или живых ресурсов моря, когда к ответственности за этот ущерб применяются положения главы XVIII настоящего Кодекса;
- д) О возмещении ядерного ущерба, когда к ответственности за этот ущерб применяются правила главы XIX настоящего Кодекса.

Статья 340.

1. Пределы ответственности по требованиям, которые указаны в статье 337, и возникшим из одного и того же происшествия, исчисляются следующим образом:
 - а) В отношении требований, вызванных смертью или телесным повреждением:
 - 333 000 расчетных единиц - для судна валовой вместимостью не более 500 тонн;
 - для судна вместимостью выше указанной, к этой сумме добавляется следующая сумма:
 - за каждую тонну от 501 до 3000 тонн - 500 расчетных единиц;
 - от 3 001 до 30 000 - 333 расчетных единиц;
 - от 30 001 до 70 000 - 250 расчетных единиц;
 - за каждую тонну свыше 70 000 тонн - 167 расчетных единиц.
 - б) В отношении любых других требований:
 - 167000 р/единиц - для судна валовой вместимостью не более 500 тонн;
 - для судна вместимостью превышающей указанную, к этой сумме добавляется следующая сумма:
 - на каждую тонну от 501 до 30000 - 167 расчетных единиц;
 - от 30001 до 70000 - 125 расчетных единиц;
 - на каждую тонну свыше 70001 тонн - 83 расчетных единицы.
2. Когда происшествие вызвало требования, указанные в статье 341.1а и б настоящего Кодекса, если суммы указанной в п. а, кажется недостаточно для оплаты требований о возмещении ущерба, причиненного личности, то неоплаченный остаток таких требований подлежит пропорциональной оплате из суммы пункта б. наряду с иными требованиями.
3. К требованиям о возмещении ущерба, причиненного личности относятся требования, возникшие в результате причинения смерти
4. или повреждения здоровья людей.

5. Для целей определения предела ответственности судовладельца судно вместимостью менее 300 единиц считается судном вместимостью 300 единиц.

Статья 341.

Пределы ответственности, предусмотренные в статье 340 настоящего Кодекса, применяются в совокупности всех требований, возникших из какого-либо одного происшествия и предъявленных к одному судовладельцу и лицам, названным в статье 347 настоящего Кодекса.

Статья 342.

Если судовладелец, ответственность которого ограничивается на основании статьи 337 настоящего Кодекса, имеет право на встречное требование, вытекающее из того же самого происшествия, то ограничение ответственности применяется лишь в отношении разницы, образующейся в результате зачета сумм взаимных требований.

Статья 343.

1. В целях обеспечения своей ответственности судовладелец может создать фонд в суде или в другом компетентном органе, в котором к нему предъявлено требование.
2. Фонд создается в размере сумм, составляющих предел ответственности судовладельца путем внесения денежных сумм (депозитом), или предоставления иного обеспечения, признаваемого приемлемым и достаточным судом или другим компетентным органом, в котором создается фонд.

Статья 344.

Фонд созданный в соответствии со статьей 343 настоящего Кодекса, предназначается только для оплаты требований, ответственность по которым может быть ограничена.

Статья 345.

1. После создания фонда в соответствии со статьей 343 настоящего Кодекса, суд или иной компетентный орган, в котором он создан, исключительно компетентен решать все вопросы распределения фонда.
2. Фонд распределяется между кредиторами пропорционально их требованиям, установленных судом.

Статья 346.

Расчетная единица, является единицей "Специального права заимствования" как она определена МВФ. Курс определяется МВФ. Суммы согласно ст. 340.1 переводятся в национальную валюту государства в суде или арбитраже которого рассматривается иск.

Статья 347.

Если какое-либо из требований, по которым ответственность судовладельца может быть ограничена, предъявлено непосредственно к лицу, за действия или упущения которого судовладелец несет ответственность, это лицо имеет право воспользоваться всеми правилами об ограничении ответственности, установленными для судовладельца, если не доказано, что ущерб причинен этим лицом умышленно.

Статья 348.

Действие, направленное на обеспечение ограниченной ответственности, в частности, создание фонда, или ссылка на такое обеспечение не означает признания ответственности.

Статья 349.

Соглашение об уменьшении ответственности судовладельца, определяемой положениями настоящей главы, недействительно.

Г Л А В А XXII ПРИВИЛЕГИРОВАННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

Статья 350.

1. Подлежат преимущественному удовлетворению перед другими требованиями, в указанном порядке в том числе и перед обеспеченными залогом требованиями:
 - а) 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;
 - б) Требования по портовым сборам, требования вытекающие из кредитных взаимоотношений, судебные издержки, налоги;
 - в) Требования, вытекающие из ядерного ущерба и загрязнения моря;
 - г) Требования о вознаграждении за спасение и об уплате взносов по общей аварии;
 - д) Требования о возмещении убытков от столкновения судов или иного морского инцидента, от повреждения портовых сооружений, иного имущества, в порту, а также средств навигационного оборудования;
 - е) Требования, возникшие из действий, совершенных капитаном в силу предоставленных ему законом прав с целью сохранения судна или продолжения рейса;
 - ж) Требования о возмещении убытков по грузу или багажу;
 - з) Требования об уплате фрахта и других причитающихся по перевозке данного груза платежей.
2. Требования об оплате оказанных в порту услуг приравниваются соответственно к требованиям пункта 350.1 ж) и з) в зависимости от того, из какого имущества они удовлетворяются.

Статья 351.

Требования, указанные в пунктах 350.1 а) - ж) настоящего Кодекса, подлежат преимущественному удовлетворению из:

- а) Стоимости судна;
- б) Фрахта и платы за провоз пассажиров и их багажа, причитающихся за рейс, в течение которого возникло основание требования;
- в) Взносов по общей аварии, причитающихся судовладельцу по данному судну;
- г) Возмещения, причитающегося судовладельцу вследствие потери фрахта, а также за причиненные судну и еще не восстановленные повреждения;
- д) Вознаграждения, причитающегося судовладельцу за спасение, имевшее место до окончания рейса, за вычетом сумм, которые должны быть уплачены судовладельцем в соответствии со статьей 332 настоящего Кодекса.

Статья 352.

Требования, указанные в пунктах 350.1.в, 350.1.г, 350.1.е и 350.1.з настоящего Кодекса, подлежат преимущественному удовлетворению из:

- а) Стоимости груза, не сданного получателю;
- б) Возмещения, причитающегося за поврежденный груз;
- в) Взносов по общей аварии, причитающихся грузовладельцу.

Статья 353.

Требования, указанные в статье 350 настоящего Кодекса, удовлетворяются в порядке очередности и в пределах каждой очереди пропорционально общему размеру требований. Однако требования, указанные в пунктах 350.1 г. и е. 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 354.

1. Требования, относящиеся к последнему рейсу, удовлетворяются предпочтительно перед такими же требованиями по предшествующим рейсам.
2. Однако требования, указанные в пункте 350.1 а настоящего Кодекса, относящиеся к нескольким рейсам, приравниваются к таким же требованиям по последнему рейсу.

Статья 355.

Право преимущественного удовлетворения прекращаются по истечении двух лет со дня возникновения требования, за исключением требований, указанных в пункте 350.1.е настоящего Кодекса, право преимущественного удовлетворения которых прекращаются по истечении шести месяцев со дня возникновения требования.

Г Л А В А XXIII МОРСКОЙ ПРОТЕСТ

Статья 356.

1. Если в период плавания или стоянки судов имел место инцидент, который может явиться основанием для предъявления к судовладельцу имущественных требований, то капитан в целях обеспечения доказательств для защиты прав и законных интересов судовладельца делает в установленном порядке заявление о морском протесте.
2. Заявление о морском протесте должно содержать описание обстоятельств происшествия и мер, принятых капитаном для обеспечения сохранности вверенного ему имущества.

Статья 357.

Морской протест заявляется:

- а) в порту ХХХ - нотариусу или иному должностному лицу, на которое законодательством ХХХ возложено совершение нотариальных действий;
- б) в иностранном порту - консулу ХХХ или компетентным должностным лицам иностранного государства в порядке, установленном законодательством этого государства.

Статья 358.

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

Статья 359.

1. Если окажется невозможным заявить протест в установленный срок, то причины этого должны быть указаны в заявлении о морском протесте.
2. 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 360.

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 на обозрение судовой журнал и заверенную капитаном выписку из судового журнала.

Статья 361.

Нотариус либо иное должностное лицо на основании заявления капитана, данных судового журнала, опроса капитана, а в случае необходимости, других свидетелей из состава судового экипажа составляет акт о морском протесте и заверяет его своей подписью и гербовой печатью.

Статья 362.

Принятие заявления о морском протесте от капитана иностранного судна, составление в этих случаях актов о морском протесте может осуществляться соответствующими консульскими представителями иностранных государств в ХХХ на условиях взаимности или лицами указанными в статье 357-а настоящего Кодекса.

Г Л А В А XXIV ПРЕТЕНЗИИ И ИСКИ

Статья 363.

1. Обстоятельства, которые могут служить основанием для имущественной ответственности перевозчика, отправителей, получателей груза и перевозчика пассажиров, удостоверяются в письменной форме рапортом или актом независимого сюрвейера.
2. В иностранном порту эти обстоятельства удостоверяются в соответствии с правилами, существующими в данном порту.
3. Указанный рапорт или акт составляется для удостоверения:
 - а) Несоответствия между наименованием, массой или количеством мест груза или багажа в натуре и данными, указанными в перевозочном документе;
 - б) Повреждения или порчи груза или багажа;
 - в) Обнаружения груза или багажа без документов, а также документов без груза или багажа;
 - г) Возвращения перевозчику похищенного груза или багажа.
4. Форма рапорта или акта, порядок его составления и порядок удостоверения обстоятельств, не требующих составления актов, устанавливаются независимым сюрвейером в соответствии с принятыми правилами или рекомендациями.

Статья 364.

1. До предъявления иска, вытекающего из морской перевозки груза, обязательно предъявление претензии.
2. Претензии предъявляются к организации, которая осуществляла погрузку, выгрузку, морскую перевозку груза, а если перевозка не была совершена, то к организации, которая в соответствии с договором морской перевозки груза должна была осуществлять перевозку.
3. Претензии, возникшие из перевозки багажа, могут быть предъявлены к перевозчику либо к порту отправления или назначения по усмотрению заявителя претензии.

Статья 365.

1. Претензии, возникшие из договора перевозки грузов в смешанном и водном сообщении, предъявляются к тому перевозчику, транспортным средством которого грузы были доставлены или должны быть доставлены в порт назначения.
2. В тех случаях, когда конечным пунктом транспортировки является железнодорожная или автомобильная станция, либо аэропорт, претензии предъявляются соответствующему перевозчику по правилам, установленным на данном виде транспорта.

Статья 366.

1. Право на предъявление претензий и исков имеют:

- а) В случае неподачи судна или подачи его с опозданием - отправитель груза;
 - б) В случае недостачи, повреждения или утраты груза - экспедитор (форвардер), грузополучатель или отправитель при условии представления коносамента, а также письменного уведомления или соответствующего документа, составленного по существующим правилам;
 - в) В случае просрочки в доставке или задержки выдачи груза - грузополучатель при условии представления коносамента;
 - г) В случае утраты или просрочки в доставке багажа - предъявитель багажной квитанции, а недостачи или повреждения багажа - предъявитель письменного уведомления;
 - д) В случае перебора провозных платежей - отправитель или получатель груза при условии представления коносамента.
2. При предъявлении претензий, вытекающих из морской перевозки грузов, которая осуществлялась по морской накладной (накладной), вместо коносамента представляется морская накладная (накладная), а при утрате груза, перевозимого по накладной - квитанция.
 3. Отсутствие письменного уведомления не лишает права на предъявление претензий и иска, если будет доказано, что в составлении письменного уведомления было отказано и этот отказ был обжалован.

Статья 367.

1. Передача права на предъявление претензий и исков допускается, только отправителем получателю груза или наоборот, а также получателем или отправителем груза - их собственнику, экспедиторской организации либо страховщику, уполномоченным адвокатам или агентам.
2. Передача права на предъявление претензии и иска удостоверяется переуступочной надписью на коносаменте, морской накладной, накладной, квитанции или письмом.

Статья 368.

1. Претензия должна быть заявлена в письменной форме.
2. К заявлению о претензии должны быть приложены подтверждающие его документы. Перевозочные документы представляются в подлиннике, а в случае их отсутствия их копии.
3. К претензии о недостаче, повреждении или порче груза, кроме документов, подтверждающих право на предъявление претензий (статья 366 настоящего Кодекса) должен быть приложен документ, удостоверяющий стоимость отправленного груза.

Статья 369.

1. Претензии, кроме за нанесение телесных повреждений или смерти физическим лицам, должны быть поданы в течение двух-летнего периода, в

то время как за нанесение телесных повреждений или смерти временные пределы увеличены до трех лет

2. Этот срок исчисляется:

- а) по требованиям, вытекающим из договора перевозки грузов в - со дня выдачи груза, а если груз не был выдан, - со дня, в который он должен был быть выдан;
- б) однако по требованиям об оплате штрафов или премий, вытекающим из перевозки грузов, этот срок исчисляется со дня окончания месяца, следующего за тем, в котором началась или должна была начаться перевозка, а по требованиям о штрафе, за простой судна сверх стальнойного времени, - со дня получения отправителем копии платежного требования (счета) перевозчика груза о начислении штрафа;
- в) по требованиям, вытекающим из договоров фрахтования судна на время, бербоут-чартера судна или ипотеки и морской буксировки судна, из сделок, совершенных капитаном судна в силу предоставленных ему прав согласно статей 51, 56 и 59 настоящего Кодекса, из оказания лоцманских услуг, так же по требованиям, предусмотренным статей 304 настоящего Кодекса, - со дня возникновения права на иск;
- г) в отношении перевозки пассажира - со дня, когда пассажир покинул или должен был покинуть судно, а если требование предъявлено в связи с причинением во время перевозки вреда здоровью пассажира, вызвавшего его смерть, - со дня смерти пассажира, но не более трех лет со дня, когда пассажир покинул судно;
- д) в отношении перевозки багажа - со дня выдачи багажа или со дня, когда он должен был быть выдан;
- е) по требованиям о возмещении ущерба, причиненного столкновением судов - со дня столкновения;
- ж) по требованиям о вознаграждении за спасение - со дня окончания спасательных работ;
- з) по требованиям, вытекающим из договора морского страхования - со дня права на иск.

3. Претензии к перевозчику груза по требованиям, указанным в пункте 1.а настоящей статьи, могут предъявляться в течении первых шести месяцев срока исковой давности.

4. Перевозчик обязан рассмотреть предъявленную претензию и уведомить заявителя об удостоверении или отклонении ее в течении трех месяцев со дня получения претензии.

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

Статья 370.

1. К требованиям о возмещении убытков от загрязнения с судов и ядерного ущерба применяется трехгодичный срок исковой давности, а если указанные требования возникли из отношений юридических лиц ХХХ, - годичный срок исковой давности.

2. Указанные сроки исчисляются со дня, когда потерпевший узнал или должен был узнать, что ему причинены такие убытки или ущерб, но не свыше шести лет со дня происшествия, вызвавшего загрязнение и пятнадцати лет со дня происшествия, вызвавшего ядерный ущерб.

Статья 371.

К требованиям, для которых сроки исковой давности настоящим Кодексом не предусмотрены, применяются общие сроки давности, установленные гражданским законодательством ХХХ, если в международных соглашениях ХХХ по этим требованиям не установлены иные сроки давности.

Статья 372.

1. К срокам исковой давности, предусмотренным настоящим Кодексом, применяются правила о перерыве, приостановлении течения и восстановлении срока исковой давности, установленные гражданским законодательством ХХХ.
2. Если начисление сумм иска зависит от расчетов по общей аварии, то течение срока давности приостанавливается на время со дня вынесения диспашером постановления о наличии общей аварии до дня получения диспаши заинтересованным лицом.

Статья 373.

Сроки давности, установленные для требований, перечисленных в пунктах 369.1.г-д настоящего Кодекса, удлиняются до трех лет в случаях, когда судно, к которому относятся эти требования, не заходило в течение срока давности в территориальные воды ХХХ.

Статья 374.

1. При удовлетворении требований, вытекающих из предусмотренных настоящим Кодексом отношений, на выплачиваемую сумму начисляются годовые проценты в пределах, установленных национальным банком ХХХ.
2. Проценты начисляются со дня предъявления письменного требования об уплате соответствующей суммы по день ее уплаты.
3. Правила настоящей статьи не применяются к требованиям о штрафах и премиях, а также об убытках, возмещаемых в порядке распределения общей аварии.

