

# **Кодекс торгового мореплавания Украины**

## **Раздел I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

### **Глава 1. ОБЩИЕ ПРАВИЛА**

#### **Статья 1. Задача Кодекса торгового мореплавания Украины**

Кодекс торгового мореплавания Украины регулирует отношения, возникающие из торгового мореплавания.

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

#### **Статья 2. Право на торговое мореплавание**

Деятельность, входит в понятие "торговое мореплавание", в соответствии со статьей 1 настоящего Кодекса могут осуществлять субъекты хозяйствования при наличии у них соответствующей лицензии, если ее получение предусмотрено законом.

#### **Статья 3. Государственное регулирование торгового мореплавания**

Государство осуществляет регулирование торгового мореплавания через центральный орган исполнительной власти, обеспечивающий формирование и реализует государственную политику в сферах морского и речного транспорта, другие центральные органы исполнительной власти и национальной комиссии, осуществляющей государственное регулирование в сфере транспорта.

Согласно этим Кодексом, другими актами законодательства и международными договорами Украины центральный орган исполнительной власти, обеспечивающий формирование государственной политики в сфере транспорта, в пределах своих полномочий при участии заинтересованных центральных органов исполнительной власти разрабатывает и утверждает нормативные правовые акты по вопросам торгового мореплавания, инструкции, правила перевозок грузов, пассажиров, почты и багажа, правила перевозок в прямом смешанном и прямом водном сообщении, обязательные для всех юридических и физических лиц.

Правила эксплуатации рыболовных судов утверждаются центральным органом исполнительной власти, обеспечивающим формирование государственной политики в сфере безопасности мореплавания судов флота рыбного хозяйства.

#### **Статья 4. Применение общих принципов законодательства Украины**

К гражданским, административным, хозяйственным и иным правоотношениям, возникающим из торгового мореплавания и не урегулированы настоящим Кодексом, соответственно применяются правила гражданского, административного, хозяйственного и иного законодательства Украины.

#### **Статья 5. Применение права в связи с причинением судном вреда**

В случае причинения судном вреда, не предусмотрена статьями 296 и 314 настоящего Кодекса, возмещение причиненного ущерба регулируется законодательством государства, где имело место действие или иное обстоятельство, послужившее основанием для требования о возмещении вреда, а если вред причинен в открытом море, - законодательством государства, под флагом которого плавает судно.

#### **Статья 6. Применение иностранного законодательства**

Включение в договоры, предусмотренные настоящим Кодексом, условий о применении иностранного законодательства и обычаев торгового мореплавания разрешается в случае, когда стороны могут в соответствии с настоящим Кодексом отступать от его правил.

#### **Статья 7. Международные договоры Украины по вопросам торгового мореплавания**

Международные договоры Украины по вопросам торгового мореплавания применяются в Украине в порядке, предусмотренном Законом Украины "О международных договорах Украины".

#### **Статья 8. Выбор суда или арбитража**

Имущественные споры, возникающие в связи с договором или другими гражданско-правовыми отношениями, связанными с торговым мореплаванием и отнесенными к компетенции Морской арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате Украины (МАК), рассматриваются этой комиссией при наличии согласия сторон.

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

арбитража.

### **Статья 9. Расчетная единица**

Расчетной единицей, указанной в статьях 181, 194, 309, 318, 352 настоящего Кодекса, является единица "специального права заимствования", определенная Международным валютным фондом. Суммы, указанные в статьях 181, 194, 309, 318, 352 настоящего Кодекса, переводятся в национальную валюту Украины по официальному курсу этой валюты к единице "специального права заимствования", публикуемой Национальным банком Украины на день создания ограничительного фонда, а если ограничительный фонд не создается - на день платежа.

### **Статья 10. Государственный надзор за торговым мореплаванием**

Государственный надзор за торговым мореплаванием в Украине возлагается на центральный орган исполнительной власти, обеспечивающий формирование государственной политики в сфере транспорта, осуществляющего контроль за соблюдением законодательства о мореплавании и международных договоров Украины относительно мореплавания, а также надзор за состоянием морских путей и общее руководство государственной регистрацией морских судов, дипломированием специалистов морского флота, спасательной службой и предприятием, оказывающим лоцманские услуги.

Государственный надзор за безопасностью мореплавания флота рыбного хозяйства, государственный контроль за функционированием системы мониторинга рыболовных судов и ее составных частей, а именно: дистанционный контроль рыболовных судов, подготовку и сертификацию их экипажа, технический надзор и надзор за соблюдением требований международных договоров Украины относительно технического состояния судов рыбной промышленности осуществляет центральный орган исполнительной власти, реализующим государственную политику в сфере безопасности мореплавания судов флота рыбного хозяйства.

### **Статья 11. Тарифы**

Тарифы на морскую перевозку пассажиров и багажа в прибрежном плавании, а также правила применения этих тарифов утверждаются в порядке, установленном действующим законодательством Украины.

### **Статья 12. Отвод земли и водного пространства для торгового мореплавания**

Отвод земли и акватории для торгового мореплавания, а также для реализации проектов осуществления строительства или проведения каких-либо работ в зоне действия навигационного оборудования и морских путей осуществляется в порядке, установленном Земельным и Водным кодексами Украины.

Центральный орган исполнительной власти, обеспечивающий формирование и реализует государственную политику в сферах морского и речного транспорта, согласовывает отвод земли и водного пространства для торгового мореплавания, а также для строительства или выполнения каких-либо работ в зоне действия навигационного оборудования и морских путей при наличии заключения центрального органа исполнительной власти, обеспечивающим реализацию государственной политики в сфере безопасности на морском и речном транспорте.

Предложения по сносу, переносу или необходимости изменения зданий и сооружений, создающих препятствия судоходству или действию средств навигационного оборудования, представляет центральный орган исполнительной власти, обеспечивающий реализацию государственной политики в сфере безопасности на морском и речном транспорте.

Юридические и физические лица, нарушившие правила этой статьи, обязаны по требованию центрального органа исполнительной власти, обеспечивающий формирование государственной политики в сфере транспорта, осуществить в указанный им срок за собственный счет снос, перенос или необходимые изменения зданий и сооружений, создающих препятствия судоходству или действию средств навигационного оборудования.

## **Глава 2. СФЕРА ДЕЙСТВИЯ КОДЕКСА ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ УКРАИНЫ**

### **Статья 13. Применение норм Кодекса торгового мореплавания Украины**

Правила настоящего Кодекса распространяются:

на морские суда - во время их следования как морскими путями, так и реками, озерами, водохранилищами и другими водными путями, если специальным законодательством или международными договорами Украины не установлено иное;

на суда внутреннего плавания - во время их следования морскими путями, а также реками, озерами, водохранилищами и другими водными путями при осуществлении перевозки с заходом в иностранный морской порт и в случаях, предусмотренных статьями 297 и 327 настоящего Кодекса.

Правила настоящего Кодекса, за исключением предусмотренных в нем случаев, не распространяются на суда, плавающие под военно-морским флагом Украины.

К морских военных перевозок правила настоящего Кодекса применяются в части, не предусмотренной специальным законодательством, регулирующим эти перевозки.

К мультимодальным перевозкам и перевозкам в прямом водном сообщении, осуществляемых с участием морского транспорта, правила настоящего Кодекса применяются в указанных в нем случаях, а также в части, не предусмотренной специальным законодательством, регулирующим такие перевозки.

#### **Статья 14. Коллизионные нормы**

Правила настоящего Кодекса, содержащиеся в указанных ниже разделах и главах, применяются:

- 1) в разделе II "Судно" (за исключением статьи 40 настоящего Кодекса) и в разделе III "Экипаж судна" - к судам, которые зарегистрированы в Украине;
- 2) в разделе IV "Мореходство в территориальном море, внутренних водах, акваториях морских портов" - к морским невоенным портам Украины;
- 3) в главе 3 "Морские лоцманы" раздела IV - к отношениям, возникающим в связи с проведением судов морскими лоцманами Украины на подходах к портам Украины, в пределах акваторий этих портов, а также между этими портами;
- 4) в главе 6 "Имущество, которое затонуло в море" раздела IV - к отношениям, возникающим в связи с затонувшим имуществом в пределах территориального моря и внутренних морских вод Украины;
- 5) в главе 7 "Морские протесты" раздела IX - в случае, когда морской протест заявляется нотариусу или иному должностному лицу;
- 6) в главе 1 "Пределы ответственности судовладельца" раздела X - к судовладельцам, суда которых плавают под Государственным флагом Украины.

Пределы ответственности судовладельца и оператора ядерного судна, плавающего под флагом иностранного государства, регулируются законом государства, под флагом которого плавает судно. Если эти пределы ниже установленных настоящим Кодексом, то при рассмотрении спора об ответственности в суде или хозяйственном суде Украины применяются положения настоящего Кодекса;

7) в главе 2 "Привилегированные требования" раздела X - в случае, когда спор рассматривается в Украине;

8) в разделе XI "Претензии и иски" - в том случае, когда соответствующие отношения регулируются правилами настоящего Кодекса.

Отношения по договорам морской перевозки грузов, фрахтование судна на срок, фрахтования судна без экипажа, лизинга, буксировки, морского страхования регулируются законодательством государства по соглашению сторон, а по договору морской перевозки пассажира и морского круиза - также тем, что указано в пассажирском билете.

В случае отсутствия согласия сторон относительно применения права отношения сторон регулируются законодательством того государства, где учреждена, имеет основное место деятельности или постоянного пребывания сторона, являющаяся:

- а) перевозчиком - в договоре морской перевозки и морского круиза;
- б) судовладельцем - в договорах фрахтования судна на срок и фрахтования судна без экипажа;
- в) лизингодателем - в договоре лизинга;
- г) владельцем судна, осуществляет буксировку, - в договоре буксировки;
- д) страховщиком - в договоре морского страхования.

Стороны имеют право отойти в договоре от правил настоящего Кодекса, касающейся соответствующего договора, если этими правилами не установлено иное.

## **Раздел II. СУДНО**

### **Глава 1. ОБЩИЕ ПРАВИЛА**

#### **Статья 15. Понятие судна**

Торговое судно в этом Кодексе означает самоходную или несамоходное плавучее сооружение, используемое:

- 1) для перевозки грузов, пассажиров, багажа и почты, для рыбного или иного морского промысла, разведки и добычи полезных ископаемых, спасания людей и судов, терпящих бедствие на море, буксировки других судов и плавучих

объектов, осуществления гидротехнических работ или подъема имущества, затонувшего в море;

2) для несения специальной государственной службы (охрана промыслов, санитарная и карантинная службы, защита моря от загрязнения и т.п.);

3) для научных, учебных и культурных целей;

4) для спорта;

5) для других целей.

Рыболовное судно в этом Кодексе - это любое торговое судно, используемое для рыбного или иного морского промысла.

Оснащение промысла являются неотъемлемой частью рыболовного судна, в связи с чем морские события, связанные с повреждением орудий промысла рыболовного судна другими судами, классифицируются как столкновения судов в море.

Ядерное судно в этом Кодексе - это судно, оборудованное ядерной энергетической установкой.

### **Статья 16. Формы собственности на судно**

Суда Украины могут находиться во всех формах собственности, если иное не предусмотрено законодательными актами Украины.

Ядерное судно должно находиться только в государственной собственности.

### **Статья 17. Отчуждение государственных судов**

Отчуждение иностранному государству, иностранной юридическому или физическому лицу судна, находящегося в государственной собственности, осуществляется в соответствии с действующим законодательством Украины.

### **Статья 18. Судовой иммунитет государственных судов**

На суда, находящиеся в государственной собственности, не может быть наложен арест или взыскания без согласия органа, осуществляющего управление имуществом, находящимся в государственной собственности, если эти суда используются исключительно для несения государственной службы.

### **Статья 19. Имущественные права на суда, строящиеся и суда, находящиеся за пределами Украины**

Право собственности на судно, строящееся регулируется законодательством государства, на территории которого находится такое судно, если договором на строительство судна не установлено иное.

Право собственности и другие имущественные права на суда, находящиеся за пределами Украины, а также возникновение, изменение и прекращение этих прав регулируются законодательством государства, под флагом которого плавают судно.

## **Статья 20. Понятие судовладельца и владельца судна**

Судовладельцем в настоящем Кодексе признается юридическое или физическое лицо, эксплуатирующее судно от своего имени, независимо от того, является ли она владельцем судна, использует на других законных основаниях.

Владельцем судна является субъект права собственности или лицо, осуществляющее относительно закрепленного за ней судна права, к которым применяются правила о праве собственности.

## **Статья 21. Идентификация судна**

Судно должно иметь свое название. Название судну присваивает собственник. Любому судну, имеет оборудование связи, присваивается позывной сигнал, а также, в зависимости от технической оснащённости - идентификационный номер судовой станции спутниковой связи и номер избирательного вызова судовой радиостанции.

Порядок присвоения судну названия, идентификационного номера судовой станции спутниковой связи, позывного сигнала и номера избирательного вызова судовой станции определяется центральным органом исполнительной власти, который обеспечивает формирование и реализует государственную политику в сферах морского и речного транспорта, и национальной комиссией, осуществляющей государственное регулирование в сфере связи и информатизации.

{Часть третья статьи 21 исключена на основании Закона № 885-VI от 15.01.2009}

## **Статья 22. Технический надзор за морскими судами**

Технический надзор за морскими судами, независимо от форм собственности судна и его владельца, и их классификация осуществляются классификационным обществом, избранным судовладельцем.

Классификационное общество осуществляет технический надзор за:



1) пассажирскими, наливными судами, судами, предназначенными для перевозки опасных грузов, а также буксирами независимо от мощности главных двигателей и валовой вместимости;

2) самоходными судами, не обозначенным в пункте 1 настоящей статьи, с мощностью главных двигателей 55 кВт и более;

3) судами, не обозначенным в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, валовой вместимостью 80 единиц и более.

Технический надзор за судами, не подлежащих надзору классификационного общества, в зависимости от валовой вместимости и мощности главного двигателя осуществляется в порядке, определенном центральным органом исполнительной власти, который обеспечивает формирование и реализует государственную политику в сферах морского и речного транспорта.

Надзор за исполнением на судах требований международных договоров Украины осуществляется классификационным обществом по поручению Кабинета Министров Украины.

### **Статья 23. Допуск судна к плаванию**

Судно может быть допущено к плаванию только после того, как будет установлено, что оно удовлетворяет требования безопасности мореплавания, охраны человеческой жизни и окружающей среды.

### **Статья 24. Допуск судов внутреннего плавания к выходу в море**

Требования, которым должны отвечать суда внутреннего плавания Украины, выходящие в море, а также границы районов морского плавания этих судов устанавливает классификационное общество.

### **Статья 25. Заход ядерного судна в воды Украины**

Ядерное судно имеет право зайти в территориальное море Украины по всех следующих условий:

а) если порт объявлено открытым для захода ядерных судов;

б) если информацию о безопасности этого судна заранее подано центральному органу исполнительной власти, который обеспечивает формирование и реализует государственную политику в сферах морского и речного транспорта и центральному органу исполнительной власти, который обеспечивает формирование и реализует государственную политику в сфере безопасности использования ядерной энергии;

в) если центральный орган исполнительной власти, обеспечивающий формирование и реализует государственную политику в сферах морского и речного транспорта и центральный орган исполнительной власти, обеспечивающий формирование и реализует государственную политику в сфере безопасности использования ядерной энергии, не запрещают это захода.

## **Глава 2. РЕГИСТРАЦИЯ СУДОВ И ПРАВО НА ФЛАГ УКРАИНЫ**

### **Статья 26. Государственная регистрация судов**

Украинские суда, технический надзор за которыми осуществляют классификационные общества, подлежат регистрации в Государственном судовом реестре Украины.

Украинские суда, не подлежат регистрации в Государственном судовом реестре Украины, регистрируются в Судовой книге Украины.

Судно, зафрахтованное по договору бербоут-чартеру (статья 203 настоящего Кодекса), по заявлению фрахтователя может быть временно, но не более срока действия договора, зарегистрировано в Государственном судовом реестре Украины или в Судовой книге Украины, если на момент фрахтования оно не было внесено в судовой реестр другого государства и если такое судно внесено в судовой реестр другого государства, но запись, сделанная в судовом реестре этого государства, остановлено, о чем судовладелец должен подать соответствующий сертификат.

В случае, когда в другом государстве разрешено внесение судна в несколько судовых реестров, от этого требования можно отказаться.

Судно, построенное на территории Украины, подлежит регистрации в порядке, определенном Кабинетом Министров Украины.

Порядок ведения Государственного судового реестра Украины и Судовой книги Украины устанавливается центральным органом исполнительной власти, который обеспечивает формирование и реализует государственную политику в сферах морского и речного транспорта.

### **Статья 27. Условия регистрации**

Судно может быть зарегистрировано в Государственном судовом реестре Украины или Судовой книге Украины только в одном морском порту Украины.

Порт регистрации судна может быть изменен по желанию владельца с соблюдением требований части первой настоящей статьи.

## **Статья 28. Судовой патент, судовой билет**

Регистрация судна в Государственном судовом реестре Украины удостоверяется свидетельством о праве плавания под Государственным флагом Украины (судовой патент), а регистрация в Судовой книге Украины - судовым билетом.

За регистрацию судна в Государственном судовом реестре Украины или Судовой книге Украины и любых последующих изменений ранее сделанных записей в них о зарегистрированном судно взимается сбор, порядок взимания и размер которого устанавливаются центральным органом исполнительной власти, обеспечивающим формирование государственной политики в сфере транспорта, по согласованию с центральным органом исполнительной власти, обеспечивающим формирование государственной политики экономического развития.

## **Статья 29. Условия и последствия регистрации**

С момента регистрации судна в Государственном судовом реестре Украины или Судовой книге Украины все ранее сделанные записи в отношении этого судна в судовых реестрах зарубежных государств Украиной не признаются.

Таким же образом Украиной не признается внесение судна Украины в судовой реестр иностранного государства, если судно не исключено в установленном порядке из Государственного судового реестра Украины или Судовой книги Украины.

Судно исключается из Государственного судового реестра Украины или Судовой книги Украины в случае:

- 1) признание судна непригодным для дальнейшей эксплуатации и ремонта;
- 2) потери судном права плавания под Государственным флагом Украины;
- 3) гибели судна или пропажи его вести.

## **Статья 30. Информирование об изменениях сведений, вносимых в реестры судов**

О любых изменениях сведений, подлежащих внесению в Государственный судовой реестр Украины или Судовой книги Украины, владелец судна или фрахтователь по бербоут-чартеру в течение двух недель со дня этих изменений должен сообщить орган регистрации судна.

## **Статья 31. Ответственность за нарушение правил регистрации судна**

Лица, которые уклоняются от обязательной регистрации судна, или зарегистрировали его в Государственном судовом реестре Украины или Судовой книге Украины незаконным путем, или нарушивших требования статьи 30 настоящего Кодекса, несут ответственность в соответствии с действующим законодательством Украины.

### **Статья 32. Национальная принадлежность судна. Право плавания под Государственным флагом Украины**

Понятие "украинское судно" или "судно Украины" означает национальную принадлежность судна, на которое распространяется юрисдикция Украины.

Национальная принадлежность судна определяется его государственной регистрацией в Украине и получением права плавания под Государственным флагом Украины.

Право плавания под Государственным флагом Украины имеет судно, являющееся государственной собственностью или находится в собственности физического лица-гражданина Украины, а также юридического лица в Украине, основанной исключительно украинскими владельцами, или судно, которое находится у этих лиц на условиях договора бербоут-чартера.

### **Статья 33. Получение права плавания под Государственным флагом Украины**

Судно получает право плавания под Государственным флагом Украины со времени регистрации его в Государственном судовом реестре Украины или Судовой книге Украины и свидетельства о получении права плавания под этим флагом.

Судно, приобретенное за границей, пользуется правом плавания под Государственным флагом Украины со времени выдачи консулом Украины временного свидетельства, в котором удостоверяется получения этого права. Временное свидетельство действительно до регистрации судна в Государственном судовом реестре Украины или Судовой книге Украины, но не более одного года.

За поднятие на судне Государственного флага Украины без получения права плавания под этим флагом виновные лица несут ответственность в установленном законодательством порядке.

### **Статья 34. Временная потеря украинским судном права плавания под Государственным флагом Украины**

Если владелец украинского судна передает его по бербоут-чартеру иностранному физическому или юридическому лицу, то это судно с согласия центрального органа исполнительной власти, реализующего государственную политику в сфере транспорта (центрального органа исполнительной власти, реализующего государственную политику в сфере безопасности мореплавания судов флота рыбного хозяйства) может временно терять право плавания под Государственным флагом Украины при условии, что:

- 1) законодательство этого иностранного государства не запрещает изменение флага;
- 2) владелец судна согласен на временный перевод судна под флаг иностранного государства;
- 3) залогодержатели зарегистрированных залогов судна согласны на временный перевод судна под флаг иностранного государства.

### **Глава 3. СУДОВЫЕ ДОКУМЕНТЫ**

#### **Статья 35. Судовые документы**

Судно должно иметь следующие основные судовые документы:

свидетельство о праве плавания под Государственным флагом Украины (судовой патент);

свидетельство о праве собственности на судно;

классификационное свидетельство;

обмерное свидетельство (для судов, подлежащих техническому надзору классификационного общества);

свидетельство о минимальном составе экипажа;

список лиц судового экипажа (судовая роль);

список пассажиров, находящихся на судне;

судовой журнал;

машинный журнал (для судов с механическим двигателем);

санитарный журнал;

судовое санитарное свидетельство;

пассажирское свидетельство, если судно перевозит более 12 пассажиров;

эксплуатационные документы на право пользования судовой станцией, журнал (дневник радиослужбы) и другие документы в соответствии с Регламентом радиосвязи;

свидетельство о грузовой марке, если судно используется для целей, предусмотренных пунктами 1, 3 части первой статьи 15 настоящего Кодекса;

журнал регистрации мероприятий по предотвращению загрязнения моря.

Список лиц судового экипажа (судовая роль), список пассажиров, судовой радио- и машинный журналы ведутся по форме и правилам, установленным центральным органом исполнительной власти, обеспечивающим формирование государственной политики в сфере транспорта, а на рыболовных судах - центральным органом исполнительной власти, что обеспечивает формирование гос политики в области сохранности мореходства судов флота рыбного хозяйства.

Санитарный журнал ведется по форме и правилам, установленным центральным органом исполнительной власти, обеспечивающим формирование государственной политики в сфере транспорта, по согласованию с центральным органом исполнительной власти, обеспечивающим формирование государственной политики в сфере здравоохранения.

Суда, зарегистрированные в Судовой книге Украины, вместо документов, указанных в абзацах втором и третьем части первой настоящей статьи, должны иметь судовой билет.

Судно, плавающее за границу, должно иметь документы, предусмотренные международными договорами Украины.

### **Статья 36. Исключения о наличии судовых документов**

Судно, несет специальную государственную службу, а также спортивное судно могут не иметь мерительного свидетельства. Однако вместимость судна, несущего специальную государственную службу, может быть определена упрощенным способом с выдачей соответствующего удостоверения.

Судно, плавающее в портовых или прибрежных водах, может не иметь машинного и санитарного журналов, если иное не установлено правилами ведения этих журналов.

### **Статья 37. Документы рыболовных судов**

Рыболовное судно, подлежит надзору классификационного общества, кроме документов, указанных в статье 35 настоящего Кодекса, должно иметь международное свидетельство о безопасности рыболовного судна.

### **Статья 38. Органы, выдающие судовые документы**

Свидетельство о праве плавания под Государственным флагом Украины и свидетельство о праве собственности на судно выдаются капитаном порта, где судно зарегистрировано в Государственном судном реестре Украины. Судовой билет выдает орган, зарегистрировавший судно в Судовой книге Украины.

Свидетельство о пригодности к плаванию, обмерное свидетельство, пассажирское свидетельство, свидетельство о грузовой марке, свидетельство о соответствии специальным требованиям для судов, перевозящих опасные грузы, а также другие судовые документы, предусмотренные международными договорами Украины по вопросам безопасности поручением центрального органа исполнительной власти, обеспечивающего формирование гос политики в сфере транспорта.

С разрешения классификационного общества отдельные категории судов могут иметь обмерное свидетельства или свидетельства грузовой марку.

Эксплуатационные документы на право пользования судовой станцией представляются организацией, уполномоченной национальной комиссией, осуществляющей государственное регулирование в сфере связи и информатизации.

За выдачу судовых документов, указанных в статьях 35 и 37 настоящего Кодекса, взимаются сборы, порядок и размер которых устанавливаются центральным органом исполнительной власти, обеспечивающим формирование государственной политики в сфере транспорта, по согласованию с центральным органом исполнительной власти, обеспечивающим формирование государственной политики экономического развития.

### **Статья 39. Действительность судовых документов**

Документы, указанные в статье 35 настоящего Кодекса, должны храниться на судне в оригиналах, за исключением свидетельства о праве собственности на судно и судового билета, которые могут быть в нотариально удостоверенной копии.

### **Статья 40. Признание судовых документов иностранных судов**

Признание обмерного свидетельства, пассажирского свидетельства, эксплуатационных документов на право пользования судовой станцией, свидетельства о соответствии специальным требованиям для судов, перевозящих опасные грузы, свидетельства о грузовой марке плавающего под иностранным флагом судна и заходит в порты Украины осуществляется на основании международных договоров Украина.

Судно, плавающее под флагом иностранного государства и не имеющее при вхождении в порты Украины документов, указанных в части первой настоящей статьи, подлежит обязательному осмотру с определением емкости, пассажироместимости, наименьшей высоты надводного борта и осмотра его радиостанции на тех же основаниях, что и суда, плавающие под Государственным флагом Украины.

В случае возникновения сомнения относительно выполнения требований безопасности плавания любым судном, плавающим под иностранным флагом, при заходе в порты Украины, независимо от наличия соответствующих документов, оно может быть подвергнуто осмотру в порядке технического надзора по тем же основаниям, что и суда, плавающие под Государственным флагом Украины.

## **Глава 4. АРЕСТ СУДОВ**

### **Статья 41. Полномочия на арест судна**

Судно может быть арестовано или освобождено из-под ареста только по решению суда, арбитражного суда или председателя Морской арбитражной комиссии.

Арест судна означает любое задержание судна или ограничения в его передвижении, осуществляемых для обеспечения морских требований, указанных в статье 42 настоящего Кодекса, во время пребывания судна в морском порту Украины.

Арест не включает меры, осуществляемые для выполнения решений суда или хозяйственного суда, вступивших в силу.

Право суда, хозяйственного суда или Морской арбитражной комиссии осуществлять арест судов согласно части первой настоящей статьи не ограничивает прав капитана морского порта по задержанию судов в порядке, предусмотренном статьями 80-82 и 91 настоящего Кодекса.

### **Статья 42. Морские требования**



Судно может быть арестовано только на морские требования. Морская требование - это требование, возникающее из права собственности и других имущественных прав на судно, строительство судна, управление, эксплуатацию или коммерческое использование судна, залог судна или осуществления мероприятий, связанных со спасением судна, а именно требование в связи с :

- 1) причинением вреда в результате потери или повреждения имущества в связи с эксплуатацией судна;
- 2) причинением вреда в результате лишения жизни или повреждения здоровья на суше или на воде в прямой связи с эксплуатацией судна;
- 3) причинением вреда окружающей среде;
- 4) вознаграждением, принадлежащего за осуществление спасательных мероприятий или выполнение требований любых договоров о спасании;
- 5) компенсацией и другими суммами, принадлежащих за устранение или попытку устранения угрозы причинения вреда, за принятие мер или осуществления аналогичных операций;
- 6) поднятием, удалением или уничтожением судна, что стало обломками, или его груза и вызванными этим затратами;
- 7) любым договором использования или фрахтования судна;
- 8) любым договором перевозки груза или пассажиров на судне;
- 9) потерей или повреждением груза, включая багаж, при перевозке или в связи с ним;
- 10) общей аварии;
- 11) лоцманской проводкой и уплатой лоцманских сборов;
- 12) буксировкой;
- 13) поставкой продуктов питания, материалов, топлива, запасов, оборудования, включая контейнеры, для эксплуатации судна или содержания его;
- 14) строительством, ремонтом, перестройкой или переоборудованием судна;
- 15) сборами в порту, канале и других судоходных водах, а также в доке;
- 16) заработной платой и другими средствами, принадлежащими капитану, членам командного состава и другим членам экипажа в связи с исполнением ими

своих служебных обязанностей на борту судна, включая расходы на репатриацию и взносы по социальному страхованию, выплачиваемые от их имени ;

17) дисбурсменскими затратами, которые осуществляются в отношении судна капитаном, владельцем, фрахтователем или агентом;

18) страховой премией, включая взносы за взаимное страхование, уплачиваемых в отношении судна его владельцем или фрахтователем по бербоут-чартеру;

19) любой комиссионной, брокерской или агентским вознаграждением, уплачиваемая в отношении судна его владельцем или фрахтователем по бербоут-чартеру;

20) любым спором о праве собственности на судно или владения им;

21) любым спором между двумя или несколькими собственниками судна относительно использования судна и распределения прибыли;

22) залогом судна;

23) любым спором, возникающего из договора купли-продажи судна.

#### **Статья 43. Условия, при которых судно может быть арестовано**

Судно, в отношении которого возникли морские требования, может быть арестовано только при наличии хотя бы одного из следующих условий:

а) требование входит в категорию привилегированных требований согласно пунктам 1, 2, 3-5 и 7 статьи 359 настоящего Кодекса;

б) требование основывается на зарегистрированной залоге судна;

в) требование касается права собственности на судно или владения им;

г) требование, не указана в подпунктах "а", "б" и "в" настоящей статьи, но если лицо, которому судно принадлежит на праве собственности на момент возникновения требования, несет ответственность по этому требованию и является его владельцем на момент начала процедуры, связанной с арестом судна;

- фрахтователь судна по бербоут-чартеру несет ответственность по этому требованию и фрахтователем судна по бербоут-чартеру или собственником его на момент начала процедуры, связанной с арестом судна.

Любое судно или суда могут быть арестованы, если на момент начала процедуры, связанной с арестом судна или судов, они находятся в собственности лица, несущего ответственность по морскому требованию и которое в момент возникновения требования была владельцем судна, в отношении которого морская требование возникло, или фрахтователем такого судна по бербоут-чартеру, тайм-чартеру или рейсовым чартером.

Это правило не применяется к требованиям о праве собственности на судно или владения им.

#### **Статья 44. Освобождение судна из-под ареста**

Арестованное судно освобождается из-под ареста в случае предоставления обеспечения морского требования в приемлемой форме и достаточного по размеру.

При отсутствии согласия сторон относительно формы и размера обеспечения морского требования суд, хозяйственный суд или Морская арбитражная комиссия определяют форму и размер обеспечения, который не должен превышать стоимости судна.

Любая просьба об освобождении судна из-под ареста в связи с предоставлением обеспечения морского требования не означает признания ответственности, отказа от средств защиты или права на ограничение ответственности.

Лицо, обеспечила морское требование согласно части первой настоящей статьи, может в любое время обратиться в суд или в Морскую арбитражную комиссию с просьбой об уменьшении, изменении или аннулировании обеспечения.

#### **Статья 45. Последующий арест**

Судно, было уже арестованы и освобождены из-под ареста или относительно которого обеспечения морского требования уже было предоставлено, может быть арестовано вновь или арестовано по тому же морскому требованию лишь при наличии хотя бы одного из следующих условий:

а) размер обеспечения того же требования, полученного ранее, недостаточно при условии, что общий размер обеспечения морского требования не может превышать стоимости судна;

б) лицо, уже предоставила обеспечения морского требования, не в состоянии выполнить свое обязательство полностью или частично;

в) судно, уже были арестованы, или обеспечения морского требования, что уже было предоставлено, был освобожден по просьбе или с согласия лица,

заявившего требование, при наличии для этого оснований;

г) лицо, заявившее требование, не смогло принять все необходимые меры к тому, чтобы воспрепятствовать освобождению.

Любое судно, которое могло быть арестовано по тому же морскому требованию, не подлежит аресту, если:

а) размер обеспечения такого требования, что уже получена, не является недостаточным или

б) не применяются правила, содержащиеся в пунктах "б" и "в" части первой настоящей статьи.

Правила настоящей статьи не применяются в отношении незаконного освобождения судна из-под ареста.

#### **Статья 46. Защита интересов собственника арестованного судна или фрахтователя его по бербоут-чартеру**

Лицо, по требованию которого судно арестовано, несет ответственность за любой ущерб, причиненный владельцу судна или фрахтователю его по бербоут-чартеру в результате необоснованного ареста судна или предоставления чрезмерного обеспечения морского требования.

Суд, арбитражный суд или председатель Морской арбитражной комиссии могут как условие ареста судна или продления ареста, наложенного ранее, обязать лицо, заявившее требование об этом, предоставить обеспечение морского требования в размере и на условиях, определенных судом или председателем Морской арбитражной комиссии, в связи с любыми убытками, которые могут быть причинены владельцу судна или фрахтователю его по бербоут-чартеру в результате необоснованного ареста судна или чрезмерного обеспечения морского требования и за что такое лицо может нести ответственность.

#### **Статья 47. Арест государственных судов**

Правила цієї глави застосовуються також до суден, що перебувають у державній власності та здійснюють виключно комерційну діяльність.

### **Раздел III. ЭКИПАЖ СУДНА**

#### **Глава 1. ОБЩИЕ ПРАВИЛА**

#### **Статья 48. Правовое положение экипажа судна**

Правовое положение экипажа судна, плавающего под флагом Украины, а также отношения между членами экипажа, участвующих в эксплуатации этого судна, между членами экипажа этого судна и судовладельцем определяются действующим законодательством Украины.

Отношения, указанные в части первой настоящей статьи, возникающие на судне, которое находится в территориальном море и внутренних водах Украины и плавает под флагом другого государства, регулируются законодательством государства, под флагом которого плавает судно, договорами между судовладельцем и членами экипажа судна, если иное не предусмотрено международным договором Украины.

#### **Статья 49. Состав экипажа**

В экипаж судна входят капитан, другие лица командного состава и судовая команда.

К командному составу судна, кроме капитана, относятся: помощники капитана, судовые механики, электромеханики, радиоспециалисты, судовой врач, боцман. К командному составу судовладелец может отнести других судовых специалистов.

Судовая команда состоит из лиц, выполняющих служебные обязанности на судне и не относятся к командному составу судна.

#### **Статья 50. Минимальный состав экипажа**

Минимальный состав экипажа, при котором допускается выход судна в море, устанавливается центральным органом исполнительной власти, обеспечивающим формирование государственной политики в сфере транспорта (центральным органом исполнительной власти, обеспечивающим формирование государственной политики в сфере безопасности мореплавания судов флота рыбного хозяйства), в зависимости от типа, района плавания, назначения судна и в соответствии с действующим законодательством Украины.

#### **Статья 51. Требования к квалификации членов экипажа**

К занятию должностей капитана и других лиц командного состава судна допускаются лица, имеющие соответствующие звания и прошли обязательную подготовку на условиях, определенных Международной конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками.

Положение о звании лиц командного состава морских судов и порядок их присвоения утверждается Кабинетом Министров Украины.

Присвоение званий удостоверяется выдачей диплома (сертификата компетентности) и подтверждение к нему после успешного подтверждения компетентности в государственной квалификационной комиссии.

Обязательная подготовка моряков для лиц, занимающих определенные должности на судне или выполняют специальные обязанности на судне, осуществляется по программам подготовки, одобренными центральным органом исполнительной власти, реализующим государственную политику в сфере морского и речного транспорта, и подтверждается получением лицом Свидетельства специалиста после успешного завершения одобренной программы подготовки и, в случае необходимости, подтверждение квалификации в государственной квалификационной комиссии.

Повторное подтверждение диплома осуществляется через срок, не превышающий пять лет с даты выдачи предварительного подтверждения без сдачи экзаменов в государственной квалификационной комиссии при соблюдении следующих требований:

- 1) пригодности лица для работы на судах по состоянию здоровья;
- 2) наличия действующих свидетельств об одобренной обязательную подготовку, необходимую для диплома, подтверждается;
- 3) наличия подтвержденного центральным органом исполнительной власти, реализующим государственную политику на морском и речном транспорте, стажа работы на судах с выполнением при этом функций, соответствующих диплома, что подтверждается, на срок не менее в целом двенадцати месяцев из предыдущих пяти лет, или суммарно трех месяцев с предыдущих шести месяцев перед повторным подтверждением диплома, или считаются эквивалентными, стажа работы на судне, который требуется абзацем первым пункта третьей части пятой настоящей статьи, или успешного окончания одобренного курса или курсов подготовки, или завершения подтвержденного стажа работы на судне с выполнением при этом функций, соответствующих имеющемуся диплому, в течение не менее трех месяцев в сверхштатного должности или на должности командного состава, ниже той, которая предусмотрена настоящим имеющимся дипломом, непосредственно перед занятием должности, для которой этот диплом действителен.

Повторное подтверждение диплома для работы на танкерах осуществляется через срок, не превышающий пять лет без сдачи экзаменов в государственной квалификационной комиссии в случае:

наличии стажа работы на судне, с выполнением при этом функций в соответствии с полученным диплома или подтверждения в течение суммарно не менее трех месяцев с предыдущих пяти лет, или

успешного окончания одобренного учебного курса или курсов.

Лишение звания и изъятие диплома или квалификационного свидетельства допускается только по решению суда.

К занятию должностей командного состава, для которых не предусмотрено присвоение звания, а также членов судовой команды допускаются лица, имеющие выданные в установленном порядке соответствующие документы, подтверждающие их квалификацию, необходимую для выполнения обязанностей на судне.

### **Статья 52. Требования к состоянию здоровья членов экипажа**

К работе на судне допускаются лица, признанные пригодными для этого по состоянию здоровья. Заключение о пригодности лица для работы на судне по состоянию здоровья предоставляется заведением центрального органа исполнительной власти, обеспечивающий формирование государственной политики в сфере здравоохранения, в соответствии с правилами, установленными этим органом.

### **Статья 53. Гражданство членов экипажа**

Члены экипажа судна, зарегистрированного в Государственном судовом реестре Украины или Судовой книге Украины, могут быть гражданами любой страны. Капитаном судна может быть только гражданин Украины.

### **Статья 54. Трудовые отношения на судне**

Порядок принятия на работу судового экипажа, их права и обязанности, условия работы на судне и оплаты труда, социально-бытового обслуживания на море и в порту, а также порядок и основания освобождения регулируются законодательством Украины, настоящим Кодексом, уставами службы на морских и рыболовных судах, генеральными и отраслевыми тарифными соглашениями, коллективными и трудовыми договорами (контрактами).

Устав службы на морских судах утверждается центральным органом исполнительной власти, обеспечивающим формирование государственной политики в сфере транспорта, Устав службы на рыболовных судах - центральным органом исполнительной власти, обеспечивающим формирование государственной политики в сфере безопасности мореплавания судов флота

рыбного хозяйства.

### **Статья 55. Репатриация членов экипажа**

Репатриация за счет судовладельца осуществляется в следующих случаях:

в случае увольнения по инициативе собственника или уполномоченного им органа;

в случае заболевания и травмы;

в случае гибели судна;

если судовладелец не может выполнять свои обязанности, вытекающие из действующего законодательства Украины, договора (контракта).

Судовладелец репатрирует моряка в порт, указанный в контракте, коллективном договоре, а в случае их отсутствия - в порт принятия на работу. Судовладелец несет ответственность за организацию и расходы на репатриацию в объеме затрат на проезд (как правило, самолетом), оплату проживания и питания, оплату труда и помощь, перевозку багажа в количестве, предусмотренном договором (контрактом), лечение (до тех пор, когда моряк не будет транспортабельным).

Если судовладелец не может организовать репатриацию и оплатить расходы, эти обязанности выполняют уполномоченные на то Кабинетом Министров Украины органы с последующим взысканием ими с судовладельца понесенных затрат в безакцептном порядке.

### **Статья 56. Личное имущество членов судового экипажа**

Член судового экипажа имеет право перевозить на судне имущество, предназначенное для личного пользования.

В случае потери или повреждения этого имущества вследствие аварийного морского события судовладелец должен возместить члену судового экипажа причиненные убытки исходя из действующих цен на имущество такого же рода и качества.

Не подлежит возмещению стоимость имущества членов экипажа, которые виновны в аварийной морской события.

Перевозки на судне имущества, не предназначенного для личного пользования, без разрешения судовладельца не допускается. Член экипажа, который перевозит такое имущество, должен возместить судовладельцу причиненные в



связи с этим убытки.

### **Статья 57. Обязанности судовладельца**

Судовладелец судна в соответствии с правилами, которые утверждаются центральным органом исполнительной власти, обеспечивающим формирование государственной политики в сфере транспорта, и центральным органом исполнительной власти, обеспечивающим формирование государственной политики в сфере безопасности мореплавания судов флота рыбного хозяйства (для рыболовного судна), обеспечивает:

- 1) безопасные условия и режим труда на судне;
- 2) охрану здоровья членов экипажа и оборудования судна всеми необходимыми для этого средствами и оборудованием;
- 3) поставки продовольствия и воды в достаточном количестве и надлежащего качества;
- 4) надлежащие судовые помещения.

Минимальные нормы, обеспечивающие владельцы торговых судов, не могут быть ниже уровня, установленного международными договорами, в которых участвует Украина.

## **Глава 2. КАПИТАН СУДНА**

### **Статья 58. Управление судном**

На капитана судна возлагается управление судном, в том числе судовождение, принятие всех мер, необходимых для обеспечения безопасности плавания, предотвращение загрязнения морской среды, поддержания порядка на судне, предотвращения нанесения какого-либо вреда судну, людям и грузу, находящихся на нем.

Капитан судна вследствие своего служебного положения признается представителем судовладельца и грузовладельца в отношении действий, вызванных потребностями судна, груза или плавания, а также исков, касающихся вверенного ему имущества, если на месте нет других представителей судовладельца или грузовладельца.

Во время аварийных морских происшествий с судном, а также в случае порчи, повреждения и утраты груза или багажа, груза, причинение травм людям и других случаев, в результате которых могут быть предъявлены претензии или

иски к судовладельцу, капитан судна должен принять все необходимые меры для документального оформления этих случаев в порядке, установленном действующим законодательством Украины, а также провести предварительное расследование аварийного морского события независимо от его классификации.

### **Статья 59. Обязанности оказания помощи людям, терпящим бедствие в море**

Капитан судна обязан, если это он может сделать без серьезной угрозы для своего судна и лиц, находящихся на нем:

- 1) оказать помощь любой обнаруженной в море лицу, которому угрожает гибель;
- 2) следовать с наибольшей скоростью на помощь погибающим, если ему сообщено, что они нуждаются в помощи, и если такие действия с его стороны можно разумно рассчитывать.

За невыполнение указанных в этой статье обязанностей капитан судна несет ответственность в соответствии с действующим законодательством Украины.

Судовладелец не несет никакой ответственности за невыполнение капитаном судна обязанностей оказания помощи.

### **Статья 60. Обязанности оказания помощи после столкновения судов**

Капитан каждого из судов, столкнувшихся обязан после столкновения, насколько он может сделать это без серьезной угрозы для своих пассажиров, экипажа и судна, оказать помощь другому судну, его пассажирам и экипажу. Капитаны судов обязаны, насколько это возможно, сообщить друг другу название своих судов, порты приписки, а также порты отправления и назначения или ближайший порт, в который судно зайдет.

За невыполнение указанных в этой статье обязанностей капитан несет ответственность согласно действующему законодательству Украины.

Судовладелец не несет ответственности за невыполнение капитаном судна обязанностей оказания помощи после столкновения судов.

### **Статья 61. Обязанность представления неотложной медицинской помощи**

Если лицо, находящееся на борту судна, нуждается в неотложной медицинской помощи, которую невозможно оказать в море, капитан обязан зайти в ближайший порт, сообщить об этом судовладельца, а в случае захода в иностранный порт - также консула Украины.

## **Статья 62. Обязанности капитана судна в случае военной опасности, пиратских действий, опасности захвата судна**

В случае военной опасности, пиратских действий капитан судна обязан принять все необходимые и возможные меры к спасению людей, находящихся на судне, и недопущение захвата судна, документов, груза и другого имущества, находящихся на нем.

## **Статья 63. Право капитана судна на владение огнестрельным оружием**

Капитан судна имеет право на владение табельным огнестрельным оружием и применение ее для обеспечения личной безопасности и безопасности людей и имущества, находящихся на судне, в порядке и пределах, установленных действующим законодательством Украины.

## **Статья 64. Действия капитана судна в случае опасности гибели судна**

Если, по мнению капитана, судну грозит неминуемая гибель, после принятия всех мер для спасения пассажиров капитан позволяет судовому экипажу оставить судно.

Капитан оставляет судно последним после принятия всех возможных мер для спасения судового, радио- и машинного журналов, карт данного рейса, документов, ценностей.

В случае гибели судна, куда бы его экипаж не был доставлен, капитан хранит свои права и исполняет обязанности в отношении экипажа.

## **Статья 65. Поддержание порядка на судне**

Распоряжение капитана судна в пределах его полномочий должны беспрекословно выполняться всеми лицами, находящимися на судне.

В случае невыполнения кем-либо из лиц, находящихся на судне, законных распоряжений капитана он употребляет в отношении этих лиц необходимые меры.

Капитан судна имеет право применять меры поощрения и налагать дисциплинарные взыскания на лиц судового экипажа вплоть до отстранения от выполнения служебных обязанностей в случаях и в порядке, предусмотренных действующим законодательством Украины.

Если действия лица, находящегося на судне, не содержат уголовно наказуемого деяния, но угрожают безопасности судна или людей и имущества, на нем находятся, капитан судна имеет право изолировать это лицо в отдельном

помещении. За незаконное содержание в отдельном помещении или другое превышение полномочий по поддержанию порядка на судне капитан несет ответственность согласно действующему законодательству Украины.

### **Статья 66. Согласие капитана судна на принятие на работу членов экипажа**

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

Отказ капитана судна принять в состав экипажа лицо, которое направил на судно судовладелец, должна быть обоснована. Такой отказ с соответствующим обоснованием оформляется в письменной форме и передается судовладельцу и лицу, которому отказано в приеме на работу.

### **Статья 67. Капитан судна как должностное лицо, уполномоченное на совершение процессуальных действий в уголовном производстве**

Если на судне, находящемся в плавании, совершаются деяния, предусмотренные законом Украины об уголовной ответственности, капитан судна уполномочен на совершение процессуальных действий в порядке, предусмотренном уголовным процессуальным законодательством Украины и соответствующей Инструкцией, утверждаемой Генеральным прокурором по согласованию с центральным органом исполнительной власти, обеспечивающий формирование и реализует государственную политику в сферах морского и речного транспорта, и центральным органом исполнительной власти, обеспечивающим формирование государственной политики в сфере рыбного хозяйства.

Капитан судна имеет право задержать лицо, подозреваемое в совершении уголовно наказуемого деяния, до передачи его соответствующим правоохранительным органам в первом порту Украины. В случае необходимости капитан судна может направить это лицо и собранные материалы в Украине на другом судне, зарегистрированном в Украине.

В случае совершения деяния, предусмотренного законом Украины об уголовной ответственности, во время пребывания судна в порту Украины капитан судна обязан передать лицо, подозреваемое в совершении этого деяния, соответствующим правоохранительным органам в порядке, установленном уголовным процессуальным законодательством Украины.

### **Статья 68. Права капитана судна в случае недостатка продовольствия**

Если все жизненные припасы, в том числе неснижаемый запас продовольствия, исчерпаны, с целью общего распределения капитан судна имеет право провести

реквизицию необходимого количества продовольствия, в распоряжении лиц, находящихся на судне, и реквизиции груза, находящегося на судне и который может быть использован для питания. О реквизиции составляется акт.

Стоимость реквизированного продовольствия и груза возмещается судовладельцем.

### **Статья 69. Права капитана судна в случае неотложной необходимости в деньгах**

Если во время рейса возникла неотложная потребность в деньгах для продолжения плавания, особенно для ремонта судна или содержания экипажа, в случае отсутствия возможности или времени для получения распоряжения судовладельца, капитан судна имеет право продать часть вверенного ему имущества, не являющегося необходимым для продолжения плавания.

Капитан судна имеет право избрать тот способ приобретения денег для продолжения плавания, который является наименее убыточным для судовладельца и грузовладельца.

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

### **Статья 70. Удостоверение факта рождения ребенка и заключение брака**

О каждом случае рождения ребенка, заключения брака на судне капитан обязан составить акт в присутствии двух свидетелей, а также сделать запись в судовом журнале.

Этот акт подлежит представлению в органы регистрации актов гражданского состояния для получения свидетельства о рождении или браке.

### **Статья 71. Засвидетельствование завещания и факта смерти**

Капитан судна обязан удостоверить составленное лицом, которое находится на судне, завещание, взять его на хранение и хранить по одному экземпляру удостоверенных им завещаний к передаче начальнику порта Украины или консулу Украины в иностранном порту для последующего направления их в государственный нотариальный архив по месту жительства завещателя.

О каждом случае смерти на судне капитан обязан составить акт в присутствии двух свидетелей, а если на судне есть врач или фельдшер, то и в его присутствии, а также сделать запись в судовом журнале.

К акту о смерти прилагается опись имущества умершего на судне. Капитан судна принимает меры к сохранению имущества умершего.

Капитан судна передает акт о смерти и описание имущества консулу Украины, если судно прибывает в иностранный порт, где есть консул Украины или судовладельцу, если судно прибывает в порт Украины, и принимает меры к погребению умершего. В чрезвычайных случаях, когда судно имеет длительное время находиться в открытом море и тело умершего не может быть сохранено, капитан судна имеет право отдать тело морю согласно морским обычаям, о чем составляется соответствующий акт и вносится соответствующая запись в судовой журнал.

## **Статья 72. Взаимоотношения с консулами Украины**

Взаимоотношения капитана судна и других лиц судового экипажа с консулами Украины регулируются Консульским уставом Украины.

## **Раздел IV. МОРЕПЛАВАНИЯ В ТЕРРИТОРИАЛЬНОМ МОРЕ, ВНУТРЕННИХ ВОДАХ, АКВАТОРИИ МОРСКИХ ПОРТОВ**

### **Глава 1. МОРСКОЙ ПОРТ И БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЕПЛАВАНИЯ В МОРСКИХ ПОРТАХ**

#### **Статья 73. Регулирование деятельности в морских портах**

Правовые, экономические, социальные и организационные основы деятельности в морских портах определяются настоящим Кодексом и Законом Украины "О морских портах Украины". К функционированию морских рыбных портов применяются нормы этого Кодекса в отношении морских портов с учетом особенностей, определенных Законом Украины "О рыбном хозяйстве, промышленном рыболовстве и охране водных биоресурсов".

Перечень морских портов Украины, открытых для захода иностранных судов, определяется Кабинетом Министров Украины и публикуется в Сообщениях мореплавателям Украины.

#### **Статья 74. Обеспечение безопасности мореплавания**

Организация и обеспечение безопасности мореплавания в морском порту возлагаются на администрацию морских портов Украины.

Владельцы (пользователи) морских терминалов, судовладельцы, другие субъекты хозяйствования, осуществляющие свою деятельность в пределах

территории и акватории морского порта, обеспечивающих безопасность мореплавания в соответствии с правилами, определенными обязательными постановлениями по порту.

### **Статья 75. Государственный надзор за безопасностью мореплавания в морском порту**

Государственный надзор за безопасностью мореплавания в морском порту, на подходах к нему и в смежных акваториях осуществляется капитаном морского порта. Границы зоны надзора, на которую распространяются полномочия капитана морского порта по осуществлению им государственного надзора за безопасностью мореплавания, определяются центральным органом исполнительной власти, обеспечивающим реализацию государственной политики в сфере безопасности на морском и речном транспорте.

Государственный надзор за безопасностью мореплавания в морских терминалах, расположенных в пределах территорий и акваторий, отделенных от основной территории и акватории соответствующего морского порта, осуществляет отдельное подразделение службы капитана морского порта.

Капитан морского порта и служба капитана морского порта действуют на основании положения, которое утверждается центральным органом исполнительной власти, который обеспечивает формирование и реализует государственную политику в сферах морского и речного транспорта.

### **Статья 76. Навигационно-гидрографическое обеспечение судоходства**

Навигационно-гидрографическое обеспечение судоходства во внутренних водах, территориальном море и исключительной морской экономической зоне Украины осуществляется путем:

установление, развитие и содержание средств навигационного оборудования, в которых нуждается интенсивность движения судов и степень навигационной опасности;

проведения гидрографических съемок;

сбора навигационной информации;

своевременной подготовки, издания и обеспечения мореплавателей навигационными картами, советчиками и пособиями для плавания, навигационными сообщениями и предупреждениями и другой современной навигационно-гидрографической информации.

### **Статья 77. Назначение капитана морского порта**

Капитан морского порта назначается на должность и освобождается от должности центральным органом исполнительной власти, который обеспечивает формирование и реализует государственную политику в сферах морского и речного транспорта, по представлению центрального органа исполнительной власти, обеспечивающим реализацию государственной политики в сфере безопасности на морском и речном транспорте. Капитан морского порта подчиняется руководителю центрального органа исполнительной власти, обеспечивающим реализацию государственной политики в сфере безопасности на морском и речном транспорте.

## **Статья 78. Функции капитана морского порта**

В функции капитана морского порта относятся:

- 1) государственный надзор за соблюдением законодательства и правил мореплавания, а также международных договоров Украины относительно мореплавания, согласие на обязательность которых предоставлено Верховной Радой Украины;
- 2) рассмотрение дел об административных правонарушениях и наложении административных взысканий;
- 3) регистрация судов в Государственном судовом реестре Украины, Судовой книге Украины и выдача судовых документов, если иное не предусмотрено законодательством;
- 4) выдача документов, указанных в статье 51 настоящего Кодекса;
- 5) проверка судовых документов, дипломов и квалификационных свидетельств;
- 6) выдача удостоверений моряка лицам, которые входят в состав судового экипажа;
- 7) надзор за соблюдением требований относительно порядка захода судов в морской порт и выхода из морского порта;
- 8) надзор за соблюдением требований по предотвращению загрязнения окружающей среды;
- 9) оформление прихода судов в морской порт и выхода из морского порта;
- 10) надзор и контроль за предприятиями, предоставляющими лоцманские услуги, и службой регулирования движения судов в пределах акватории морского порта;



- 11) надзор и контроль за ледовой проводкой судов на подходах к морскому порту и в пределах его акватории;
- 12) выдача разрешений на поднятие имущества, затонувшего в море, а также на проведение строительных работ по гидротехническим сооружениям в пределах территории и акватории морского порта;
- 13) учет и расследование аварийных морских происшествий;
- 14) руководство службой капитана морского порта.

### **Статья 79. Полномочия капитана морского порта**

Распоряжение капитана морского порта по вопросам обеспечения безопасности мореплавания и порядка в морском порту, относящихся к его компетенции, обязательны для всех судов, юридических и физических лиц, находящихся в акватории и на территории этого морского порта.

Распоряжение капитана морского порта может быть отменено центральным органом исполнительной власти, обеспечивающим реализацию государственной политики в сфере безопасности на морском и речном транспорте, или административным судом в порядке, установленном законодательством.

За нарушение законодательства и правил безопасности мореплавания и порядка в морском порту капитан морского порта вправе налагать административные взыскания в соответствии с законом.

### **Статья 80. Задержание судов и грузов**

Судно или груз могут быть задержаны в морском порту капитаном порта до достаточного обеспечения морского требования судовладельцем или грузовладельцем на:

просьбе лица, имеющего морское требование, обоснованное общей аварией, спасением, договором перевозки груза, столкновением судов или иным причинением вреда;

морское требование порта, обусловленное повреждением портовых сооружений, иного имущества и навигационного оборудования, расположенного в порту;

морское требование центрального органа исполнительной власти, реализующего государственную политику по осуществлению государственного надзора (контроля) в сфере охраны окружающей природной среды, обусловленное нарушением природоохранного законодательства Украины.

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

### **Статья 81. Срок задержания судов и грузов**

Распоряжение капитана морского порта о задержании судна или груза на морские требования, указанные в статье 80 настоящего Кодекса, действительное в течение трех суток. Если в течение определенного срока не принято решение суда, хозяйственного суда или Морской арбитражной комиссии о наложении на судно или груз ареста, они подлежат немедленному освобождению.

### **Статья 82. Судовой иммунитет иностранных государственных судов**

По требованию имущественного характера не подлежат задержанию судна, находящиеся в собственности иностранного государства, если эти суда используются исключительно для несения государственной службы, за исключением случаев, предусмотренных Гражданским процессуальным кодексом Украины.

Статью 83 исключено

Статью 84 исключено

### **Статья 85. Обязанности судна относительно соблюдения режима порта**

Во время пребывания в морском порту любое судно обязано соблюдать действующие законы и правила Украины, в том числе касающихся безопасности порта и судоходства в порту, таможенного, пограничного, санитарного (фитосанитарного) режимов, лоцманской проводки, буксировки, спасательных и судоподъемных работ, якорной стоянки и предоставления мест у причалов, погрузки и выгрузки грузов, посадки и высадки людей, услуг, связанных с погрузочно-разгрузочными работами, и любых других портовых услуг, портовых сборов, предотвращения загрязнения окружающей среды.

Статью 86 исключено

Статью 87 исключено

Статью 88 исключено

Статью 89 исключено

### **Статья 90. Контрольный осмотр судна**

Каждое судно перед выходом в море подлежит контролю с целью проверки судовых документов, установления соответствия судовым документам основных характеристик судна, а также проверки выполнения требований по укомплектованию судового экипажа.

В случае отсутствия судовых документов или наличия достаточных оснований полагать, что судно не удовлетворяет требованиям безопасности мореплавания, лицо, уполномоченное центральным органом исполнительной власти, реализующим государственную политику в сфере транспорта (центральным органом исполнительной власти, реализующим государственную политику в сфере безопасности мореплавания судов флота рыбного хозяйства) может провести его осмотр.

С целью проверки и устранения недостатков, препятствующих выдаче разрешения на выход судна из порта, лицом, уполномоченным центральным органом исполнительной власти, реализующим государственную политику в сфере транспорта (центральным органом исполнительной власти, реализующим государственную политику в сфере безопасности мореплавания судов флота рыбного хозяйства ) может быть проведен контрольный осмотр судна.

Правила контроля судов с целью обеспечения безопасности мореплавания устанавливаются центральным органом исполнительной власти, обеспечивающим формирование государственной политики в сфере транспорта, по согласованию с центральным органом исполнительной власти, обеспечивающим формирование государственной политики в сфере безопасности мореплавания судов флота рыбного хозяйства.

### **Статья 91. Запрет на выход судна из морского порта**

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

Капитан морского порта должен отказать в выдаче разрешения на выход из порта в случае:

а) непригодности судна к плаванию, нарушения требований относительно его загрузки, снабжения, комплектования экипажа и наличия других недостатков, представляющих угрозу безопасности плавания или здоровью людей, находящихся на судне, или угрозу причинения вреда окружающей среде;

- б) нарушение требований к судовым документам;
- в) неуплаты установленных сборов, штрафов и других платежей;
- г) решение уполномоченных законодательством государственных органов (таможенных органов, санитарно-карантинной службы, органов рыбоохраны, центрального органа исполнительной власти, реализующего государственную политику по осуществлению государственного надзора (контроля) в сфере охраны окружающей природной среды и пограничной службы).

Капитан морского порта может задержать судно по основаниям, указанным в части второй настоящей статьи, к устранению выявленных по результатам контроля недостатков или до момента уплаты причитающихся сборов, штрафов или других платежей.

Если недостатки не могут быть устранены на месте, судну предоставляется возможность пройти на ближайшую судоремонтную верфь.

О задержке судна немедленно сообщается судовладелец.

Расходы, связанные с осуществлением капитаном морского порта прав, предусмотренных настоящей статьей, возлагаются на судовладельца.

### **Глава 3. МОРСКИЕ ЛОЦМАНЫ**

#### **Статья 92. Лоцманская проводка судов**

С целью обеспечения безопасности мореплавания на подходах к морским портам, в пределах акваторий этих портов, а также между морскими портами независимо от флага государства, под которым плавает судно, и формы собственности судна проводки судов осуществляется морскими лоцманами.

Требования к морским лоцманам и предприятий, работниками которых являются морские лоцманы, а также порядок осуществления ими деятельности определяются центральным органом исполнительной власти, который обеспечивает формирование и реализует государственную политику в сферах морского и речного транспорта.

#### **Статья 93. Гражданство морских лоцманов**

Морскими лоцманами являются граждане Украины, которые отвечают требованиям, установленным в Положении о морских лоцманов, который утверждается центральным органом исполнительной власти, обеспечивающим формирование государственной политики в сфере транспорта.

## **Статья 94. Обязательная и необязательная лоцманская проводка судов**

Центральный орган исполнительной власти, обеспечивающий формирование государственной политики в сфере транспорта, по согласованию с другими заинтересованными министерствами и центральными органами исполнительной власти утверждает районы обязательного лоцманского проведения, категории судов, освобождаемых от обязательной лоцманской проводки, и публикует эти сведения в лоциях и Сообщениях мореплавателям.

В районах обязательного лоцманского проведения судно не имеет права осуществлять плавание без лоцмана, если только судно не принадлежит к категории судов, освобождаемых от обязательной лоцманской проводки.

В районах необязательного лоцманского проведения капитан судна в случае необходимости имеет право взять на судно лоцмана.

В районах необязательного лоцманского проведения капитан морского порта может устанавливать обязательное лоцманскую проводку судов:

- а) которые сами (ядерные суда и другие) или их груз могут представлять угрозу причинения вреда окружающей среде. Категории таких судов доводятся до всеобщего сведения в обязательном постановлении по порту;
- б) имеют серьезные повреждения корпуса, механизмов или оборудования, что может существенно повлиять на безопасность их плавания в порту. В этом случае капитану судна вручается нотис о том, что его судно должно следовать под лоцманской проводкой.

## **Статья 95. Определение времени лоцманской проводки**

Время лоцманской проводки судов определяется капитаном морского порта и объявляется в обязательном постановлении по порту.

Капитан морского порта может запретить проведение судов в случае, когда безопасному проведению судов препятствует состояние погоды или моря (плохая видимость, шторм, землетрясение и т.д.), а также при наличии других чрезвычайных обстоятельств, создающих угрозу судоходству.

## **Статья 96. Обязанности морского лоцмана**

Во время проведения судов морской лоцман должен наблюдать за состоянием и правильностью ограждения фарватера, по состоянию береговых навигационных знаков и срочно сообщать капитану морского порта о любых изменениях на фарватере и об аварийных морских событиях с судами, которые он проводит.

Морской лоцман обязан указать капитану судна, он проводит, выявленные нарушения правил судоходства, обязательного постановления по порту и других правил, требовать устранения замеченных нарушений, а в случае невыполнения капитаном судна этих или других законных требований лоцмана - немедленно сообщить об этом капитана морского порта.

### **Статья 97. Правовой статус морского лоцмана на судне**

Присутствие на судне лоцмана не освобождает капитана от ответственности за управление судном.

В случаях оставления капитаном судна командного мостика он обязан указать лоцмана лицо, ответственное за управление судном в его отсутствие.

### **Статья 98. Ответственность за аварийные морские происшествия**

Ответственность за аварийные морские события, произошедшие по вине морских лоцманов при исполнении ими служебных обязанностей, несет предприятие, работником которого является лоцман.

Эта ответственность ограничивается размерами аварийного лоцманского фонда, который создается с 10 процентов отчислений от сумм лоцманского сбора, поступивших в календарном году, который предшествовал аварии.

### **Статья 99. Направление морского лоцмана на судно**

В случае вызова лоцмана предприятие, оказывающее лоцманские услуги, обязано немедленно направить на судно лоцмана, известив об этом капитана судна. Если это сделать невозможно, предприятие, оказывающее лоцманские услуги, обязано сообщить капитана судна о времени, когда прибудет лоцман.

### **Статья 100. Условия пребывания лоцмана на судне**

Капитан судна обязан обеспечить быстрый и безопасный прием лоцмана и стажера на борт судна и на период проведения бесплатно предоставлять им отдельное помещение и питание наравне с лицами командного состава судна.

### **Статья 101. Лоцманская квитанция**

Прибывший на судно морской лоцман обязан вручить капитану лоцманскую квитанцию установленного центральным органом исполнительной власти, обеспечивающим формирование государственной политики в сфере транспорта, образца.

В квитанцию капитан судна вносит следующие сведения: наименование судна, флаг государства, под которым плавает судно, осадка, длина, ширина, чистая вместимость, а также место и время приема лоцмана.

Капитан отмечает в квитанции место и время окончания лоцманского проведения, а в случае необходимости вносит замечания по проведению судна морским лоцманом. Внесены в квитанцию сведения и замечания капитан судна удостоверяет своей подписью.

### **Статья 102. Штраф за неправильную информацию о судне и проход без лоцмана**

За предоставление недостоверной информации, в том числе с помощью технических судовых средств, по данным о судне, перечень которых устанавливается центральным органом исполнительной власти, который обеспечивает формирование и реализует государственную политику в сферах морского и речного транспорта, а также за проход без разрешения службы регулирования движения или без лоцмана в зоне обязательного лоцманского проведения капитан судна обязан уплатить штраф в размере двукратной ставки лоцманского сбора независимо от установленной действующим законодательством Украины ответственности за последствия, которые могут возникнуть из-за эти действия.

### **Статья 103. Оставление морским лоцманом судна**

Морской лоцман не вправе без согласия капитана оставить судно раньше, чем поставит его на якорь, видшвартуе в безопасное место, выведет в море будет заменен другим лоцманом.

### **Статья 104. Отказ морского лоцмана от проведения судна**

Если капитан, приняв на судно лоцмана, вопреки его рекомендациям, лоцман вправе в присутствии третьего лица отказаться от продолжения проведения судна. Морской лоцман вправе требовать, чтобы об этом была сделана запись в лоцманской квитанции. Однако и после отказа от проведения судна лоцман обязан оставаться на капитанском мостике, и если капитану судна потребуются сведения, необходимые для безопасного плавания, он обязан предоставить их.

По требованию капитана продолжить лоцманскую проводку судна, лоцман обязан продолжить проведение судна.

### **Статья 105. Отказ капитана судна от услуг морского лоцмана**

Если у капитана судна возникли сомнения в правильности рекомендаций лоцмана, он вправе отказаться от его услуг. При этом в районе, где лоцманская проводка является обязательным, капитан при наличии возможностей останавливает движение судна до прибытия другого лоцмана.

Капитан судна, вызвал лоцмана и после его прибытия отказался от лоцманских услуг, обязан уплатить полностью лоцманский сбор за проведение судна, для которого был вызван лоцман.

#### **Статья 106. лоцманский сбор**

С судов, пользующихся услугами морских лоцманов, взимается лоцманский сбор, порядок взимания и размер которого устанавливаются центральным органом исполнительной власти, обеспечивающим формирование государственной политики в сфере транспорта, по согласованию с центральным органом исполнительной власти, обеспечивающим формирование государственной политики экономического развития.

#### **Статья 107. Отдельное вознаграждение за задержку морского лоцмана**

Если морской лоцман задерживается на судне более двух часов из-за необходимости подкачки или разгрузки судна, неисправность судовых механизмов, пребывания судна в карантине и другие обстоятельства, если они не вызваны действиями непреодолимой силы, капитан судна обязан уплатить предприятию, где работает морской лоцман, отдельную вознаграждение в размере, установленном в соответствии со статьей 106 настоящего Кодекса.

#### **Статья 108. Отдельное вознаграждение на возвращение морского лоцмана**

Если лоцман и стажер вывезены судном, которое они проводили, за пределы обслуживаемого ими района, капитан судна обязан возместить лоцману и стажеру расходы на возвращение к месту службы (проезд, суточные, проживание в гостинице) и, кроме того, выплатить вознаграждение, предусмотренное статьей 107 настоящего Кодекса за каждые сутки пребывания за пределами района лоцманской проводки.

#### **Статья 109. Взимания сборов и взыскания штрафов**

Лоцманский сбор, отдельная награда и штрафы, предусмотренные статьями 102, 105, 106, 107, 108 настоящего Кодекса, включаются в доход предприятия, работником которого является морской лоцман.

### **Глава 4. СЛУЖБА РЕГУЛИРОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ СУДОВ**



### **Статья 110. Понятие службы регулирования движения судов**

В районах интенсивного судоходства (портовые и прибрежные воды, узости, пересечение морских путей) решением центрального органа исполнительной власти, обеспечивающий формирование государственной политики в сфере транспорта, создаются службы регулирования движения судов, осуществляющих радиолокационное обслуживание судов.

Зона действия и порядок движения судов в зоне устанавливаются Правилами плавания в этой зоне, которые утверждаются центральным органом исполнительной власти, обеспечивающим формирование государственной политики в сфере транспорта.

Под радиолокационным обслуживанием подразумевается контроль за безопасностью судоходства, регулирования движения судов, радиолокационное проведение, оказание помощи судам при аварийно-спасательных операциях, информирование о движении судов, состояние средств навигационного устройства, гидрометеорологические условия и другие факторы, влияющие на безопасность плавания.

Перечень услуг конкретной службой регулирования движения судов, степень обязательности отдельных видов радиолокационного обслуживания сообщаются в обязательной постановлении по порту, лоциях и Сообщениях мореплавателям.

За пределами территориального моря Украины служба регулирования движения судов обслуживает суда только по заявке капитана судна.

### **Статья 111. Правовой статус службы регулирования движения судов**

Служба регулирования движения судов действует в соответствии с Положением о службе регулирования движения судов, утверждается центральным органом исполнительной власти, обеспечивающим формирование государственной политики в сфере транспорта.

Если зона действия службы регулирования движения судов охватывает акватории нескольких портов или прибрежные воды и узости (региональная служба регулирования движения судов), порядок создания и подчиненность службы регулирования движения судов определяются центральным органом исполнительной власти, обеспечивающим формирование государственной политики в сфере транспорта.

### **Статья 112. Лоцман-оператор службы регулирования движения судов**

Лоцманами-операторами службы регулирования движения судов могут быть граждане Украины, которые отвечают требованиям, установленным Положением о лоцмана-оператора службы регулирования движения судов, утверждается центральным органом исполнительной власти, обеспечивающим формирование государственной политики в сфере транспорта.

### **Статья 113. Отказ службы регулирования движения судов от предоставления услуг судну**

Если капитан судна, производится с помощью службы регулирования движения судов, не соблюдает рекомендаций лоцмана-оператора службы регулирования движения судов, то лоцман вправе отказаться от продолжения радиолокационного проведения суда, обязательно фиксируется с помощью технических средств. Однако и после отказа от радиолокационного проведения судна лоцман-оператор службы регулирования движения судов обязан остаться на связи с судном, и если капитану потребуются сведения, необходимые для безопасного плавания, лоцман-оператор службы регулирования движения судов обязан представить их.

Если капитан потребует, чтобы лоцман-оператор службы регулирования движения судов восстановил радиолокационное проведение судна, его требование должно удовлетвориться.

### **Статья 114. Ответственность службы регулирования движения судов при аварии**

Ответственность за аварии, которые произошли по вине лоцмана-оператора службы регулирования движения судов, несет соответствующая организация, в ведении которой находится служба регулирования движения судов.

Эта ответственность ограничивается размером аварийного фонда службы регулирования движения судов, образуется из 10 процентов отчислений от сумм сборов, поступивших в календарном году, который предшествовал аварии.

### **Статья 115. Оплата услуг службы регулирования движения судов**

С судов, пользующихся услугами службы регулирования движения судов, взимается сбор, порядок взимания и размер которого устанавливаются центральным органом исполнительной власти, обеспечивающим формирование государственной политики в сфере транспорта, по согласованию с центральным органом исполнительной власти, обеспечивающим формирование государственной политики экономического развития.

Капитан судна, обратился в службу регулирования движения судов за услугами, а потом отказался от них, обязан полностью оплатить положенный по востребованные услуги сбор.

## **Глава 5. МОРСКОЕ АГЕНТИРОВАНИЕ**

### **Статья 116. Агентирование судов**

В морском порту или вне его территории как постоянные представители судовладельца действуют агентские организации (морской агент), которые по договору морского агентирования за вознаграждение обязуются предоставлять услуги в области торгового мореплавания.

{Часть вторая статьи 116 исключена на основании Закона № 4709-VI от 17.05.2012}

При выполнении договора морского агентирования морской агент, действующий от имени судовладельца, может также действовать в пользу другой договаривающейся стороны, если она его на то уполномочила и если судовладелец не возражает.

{Часть четвертая статьи 116 исключена на основании Закона № 3370-IV от 19.01.2006}

### **Статья 117. Права и обязанности морского агента**

Морской агент выполняет формальности и действия, связанные с прибытием, пребыванием и уходом судна, помогает капитану судна в налаживании контактов со службами порта, местными органами исполнительной власти, организации поставки и обслуживания судна в порту, оформляет таможенные документы и документы на груз, инкассирует суммы фрахта и другие суммы для оплаты требований судовладельца, возникающих из договора перевозки, уплачивает по распоряжению судовладельца и капитана судна суммы, связанные с пребыванием в порту, привлекает грузы для морских линий, осуществляет сбор фрахта, экспедирование груза, наем экипажей для работы на судах, выступающих от имени грузовладельца, а также договорной стороной участников мультимодальной перевозки.

Морской агент обязан:

а) осуществлять добросовестно свою деятельность в соответствии с интересами судовладельца или иного доверителя и обычной практики морского агентирования;

б) действовать в пределах своих полномочий;

в) не передавать осуществление своих функций другому лицу (субъекту), если только он не был уполномочен на это своим доверителем.

### **Статья 118. Обязанности судовладельца или иного доверителя**

Судовладелец или другой доверитель обязаны:

а) предоставлять морскому агенту средства, достаточные для осуществления его функций;

б) возмещать морскому агенту любые расходы, сделанные им от их имени или по их согласию;

в) нести ответственность за последствия любых действий морского агента в пределах его полномочий.

В случае ограничения доверителем обычных полномочий морского агента любая сделка, совершенная им с третьим лицом, действующим добросовестно, является действительным и обязательным для доверителя, если только третьему лицу не было известно о таком ограничении.

### **Статья 119. Прекращение договора морского агентирования**

Договор морского агентирования, заключенный на определенный срок, прекращается после его окончания, если условиями договора не предусмотрено иное.

Если договор морского агентирования заключен на неопределенный срок, то каждая из сторон вправе расторгнуть договор при наличии серьезных причин, которые подтверждают его невыполнения, известив другую сторону об этом не позднее чем за три месяца с момента, когда ей стало известно о таких причинах.

## **Глава 6. ИМУЩЕСТВО, ЗАТОНУВШЕЕ В МОРЕ**

### **Статья 120. Понятие имущества, затонувшего в море и сфера применения**

Имуществом, которое затонуло, как сия глава, является судна или другие плавучие средства, потерпели крушение, любые сооружения, способные осуществлять плавание, летательные аппараты, их обломки, оборудование, грузы и другие предметы независимо от того, находятся они на плаву или под поверхностью воды, опустились на дно или выброшены на мелководье или на берег.

Правила настоящей главы применяются по поднятию, удалению или уничтожению имущества, затонувшего в пределах внутренних вод или территориального моря Украины.

К судов, затонувших в открытом море, а также к грузам и вещей, находящихся на них, применяется законодательство государства, под флагом которого плавало судно.

Правила настоящей главы не применяются в отношении:

- а) поднятие, удаление или уничтожение военного имущества;
- б) повышение имущества культурного характера, археологического или исторического значения.

Поднятие, удаление или уничтожение имущества, перечисленного в подпунктах "а" и "б" части четвертой настоящей статьи, осуществляется в соответствии с действующим законодательством Украины.

Если такое имущество затонуло на акватории морского порта, организация, ответственная за поднятие, удаление или уничтожение этого имущества в соответствии с действующим законодательством Украины должна согласовать свои действия с капитаном порта.

### **Статья 121. Право на затонувшее имущество**

Право на имущество, затонувшее во внутренних водах или в территориальном море Украины, а также отношения, возникающие в связи с этим имуществом, определяются действующим законодательством Украины.

### **Статья 122. Поднятие имущества его собственником**

Собственник имущества, затонувшего, если он намерен поднять это имущество, должен сообщить об этом капитана ближайшего морского порта Украины в течение одного года со дня, когда имущество затонуло.

Капитан морского порта по согласованию с заинтересованными государственными органами устанавливает достаточный по обстоятельствам срок для поднятия имущества, порядок проведения этих работ и доводит это до сведения собственника имущества и администрации морского порта.

### **Статья 123. Порядок поднятия опасного затонувшего имущества**

В тех случаях, когда имущество, которое затонуло, создает препятствие судоходству, морским промыслам, гидротехническим или другим работам,

угрозу жизни или здоровью людей или загрязнения окружающей среды, владелец обязан немедленно сообщить о случившемся, капитана ближайшего морского порта и по требованию последнего отдалить или уничтожить это имущество в установленный капитаном срок.

Капитан морского порта должен сообщить об этом центральный орган исполнительной власти, реализующим государственную политику по осуществлению государственного надзора (контроля) в сфере охраны окружающей природной среды.

Если имущество, которое затонуло, представляет непосредственную угрозу безопасности судоходства, жизни или здоровью людей, загрязнения окружающей среды, а владелец имущества, которое затонуло, не поднимает его в срок, установленный капитаном морского порта, согласно этой статье, администрация морского порта имеет право за счет владельца затонувшего имущества принять необходимые меры к его немедленному поднятию, а при необходимости - до его уничтожения или удаления другим способом.

Если владелец имущества, которое затонуло, неизвестный, администрация морского порта публикует информацию о сроках, установленных для поднятия имущества, которое затонуло, в Сообщениях мореплавателям Украины. Если известна государство, под флагом которого плавало затонувшее судно, администрация морского порта направляет соответствующее сообщение центральному органу исполнительной власти, который обеспечивает формирование и реализует государственную политику в сфере внешних отношений Украины.

#### **Статья 124. Право на выбор судоподъемного предприятия**

При наличии обоснованных оснований капитан морского порта имеет право не позволить владельцу имущества поднимать затонувшее имущество своими средствами или средствами избранной им судоподъемных организации. В таком случае поднятия имущества осуществляет администрация морского порта за счет его владельца.

#### **Статья 125. Потеря права на имущество, которое затонуло**

Собственник имущества, затонувшего, теряет право на него в случае, если не сделает заявления либо не поднимет имущество в сроки, предусмотренные статьями 122, 123 настоящего Кодекса, и это имущество становится государственной собственностью.

#### **Статья 126. Истребование имущества, поднятого администрацией морского порта**

Имущество, поднятое администрацией морского порта в соответствии со статьей 124 настоящего Кодекса, а также имущество, поднятое администрацией морского порта в результате того, что оно составляло непосредственную угрозу безопасности судоходства, жизни и здоровью людей или загрязнения окружающей природной среды (статья 123 настоящего Кодекса), может быть истребовано его собственником в течение двух лет со дня, когда имущество было фактически поднято. При этом администрации морского порта должны быть возмещены стоимость поднятия и другие причиненные в связи с этим расходы и убытки.

Если поднятое имущество реализовано администрацией морского порта из-за невозможности или нецелесообразности его хранения, владельцу имущества возвращается вырученная от реализации сумма за вычетом всех расходов, понесенных администрацией морского порта в связи с поднятием, хранением и реализацией имущества. При этом, если вырученная от реализации поднятого имущества сумма не покрывает всех расходов и убытков администрации морского порта, владелец имущества обязан возместить их администрации морского порта.

Отказ от затонувшего или поднятого имущества не освобождает владельца от обязанности возместить администрации морского порта его расходы и убытки в случаях, предусмотренных статьями 123 и 124 настоящего Кодекса и настоящей статьей.

### **Статья 127. Случайно поднятое имущество**

Случайно поднятое имущество, которое затонуло, должно быть сдано администрации ближайшего морского порта Украины. В этом случае лицу, доставившему имущество в распоряжение порта, выплачивается вознаграждение в размере одной трети стоимости этого имущества.

## **Раздел V. МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ**

### **Глава 1. ОБЩИЕ ПРАВИЛА**

#### **Статья 128. Организация морских перевозок грузов**

Условия морской перевозки грузов определяются договором.

Условия и порядок организации мультимодальной перевозки с участием морского транспорта определяются Законом Украины "О мультимодальных перевозках".

Морские перевозки для государственных нужд осуществляются в порядке, установленном действующим законодательством Украины.

Перевозчик и грузовладелец при необходимости осуществления систематических перевозок грузов могут заключать долгосрочные договоры об организации морских перевозок.

### **Статья 129. Морские перевозки транспортом общего пользования**

Морская транспортная организация общего пользования:

- а) обязана принять любой предложенный для перевозки груз, если на судне есть свободные помещения, пригодные для перевозки, и груз может быть перевезен без ущерба для ранее принятых к перевозке грузов;
- б) не вправе отдавать предпочтение одному грузовладельцу перед другим в отношении приема грузов и условий перевозки, за исключением случаев, предусмотренных действующим законодательством Украины;
- в) обязана публиковать тарифы и условия перевозок.

Морская транспортная организация общего пользования не имеет права заключать договоры с грузовладельцами об освобождении от ответственности или ее уменьшение, которое в соответствии с правилами настоящего раздела эта организация - перевозчик должна нести ответственность за утрату, недостачу и повреждение или просрочку в доставке груза.

### **Статья 130. Запрет приема груза к перевозке**

Прием грузов к перевозке в определенных направлениях может быть запрещено только в исключительных случаях центральным органом исполнительной власти, обеспечивающим формирование государственной политики в сфере транспорта, с уведомлением об этом заинтересованных организаций и Правительства Украины.

В случаях явлений стихийного характера, катастроф и аварий, вызвавших перерыв в движении, а также в случае объявления карантина прием грузов может быть временно приостановлено или ограничено распоряжением начальника порта с немедленным уведомлением об этом центрального органа исполнительной власти, обеспечивающий формирование государственной политики в сфере транспорта, устанавливает срок действия запрета приема груза и его ограничения и центрального органа исполнительной власти, обеспечивающим реализацию государственной политики в сфере безопасности на морском и речном транспорте.



Запрет, временное прекращение или ограничение приема груза могут быть введены для перевозок в определенных направлениях, из определенных портов или в определенные порты.

О запрете, временном прекращении или ограничении приема груза капитан морского порта немедленно извещает отправителей грузов, а при мультимодальной перевозке грузов - также и организации других видов транспорта.

### **Статья 131. Каботажные перевозки**

Перевозки между портами Украины осуществляются судами, плавающими под Государственным флагом Украины, а также судами, плавающими под иностранным флагом при условии получения на это разрешения центрального органа исполнительной власти, обеспечивающий формирование государственной политики в сфере транспорта.

### **Статья 132. Международные перевозки**

Перевозки между портами Украины и иностранными портами могут осуществляться как судами, плавающими под Государственным флагом Украины, так и при взаимности судами, плавающими под иностранным флагом.

## **Глава 2. ДОГОВОР МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА**

### **Статья 133. Понятие договора морской перевозки груза**

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

Фрахтователем и фрахтователем признаются лица, заключившие между собой договор фрахтования судна (чартер).

### **Статья 134. Доказательство существования и содержание договора морской перевозки груза**

Договор морской перевозки груза должен быть заключен в письменной форме.

Документами, подтверждающими наличие и содержание договора морской перевозки груза, являются:

- 1) рейсовый чартер - если договор предусматривает условия предоставления для перевозки всего судна, его части или отдельных судовых помещений;
- 2) коносамент - если договор не предусматривает условия, указанного в пункте 1 настоящей статьи;
- 3) другие письменные доказательства.

### **Статья 135. Правоотношения перевозчика и получателя груза**

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

### **Статья 136. Реквизиты рейсового чартера**

Рейсовый чартер должен содержать основные реквизиты: наименование сторон, судна и груза, порта отправления и назначения (или места направления судна). К рейсовому чартеру могут быть включены по соглашению сторон другие условия и оговорки. Рейсовый чартер подписывается фрахтователем (перевозчиком) и фрахтователем или их уполномоченными представителями.

### **Статья 137. Доказательства приема груза к перевозке**

После приема груза к перевозке перевозчик груза, капитан или агент перевозчика обязаны выдать отправителю коносамент, который является доказательством приема перевозчиком груза, указанного в коносаменте.

Перевозчик может выдать другой, чем коносамент, документ в подтверждение получения груза для перевозки. Такой документ является первостепенным доказательством заключения договора морской перевозки и прием перевозчиком груза, как он описан в этом документе.

Прием перевозчиком груза к перевозке с участием морского транспорта при осуществлении мультимодальной перевозки подтверждается документом мультимодальной перевозки грузов.

Коносамент составляется на основании подписанного отправителем документа, в котором, в частности, должны содержаться данные, указанные в пунктах 4-8 статьи 138 настоящего Кодекса.

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

## **Статья 138. Реквизиты коносамента**

В коносаменте указываются:

- 1) наименование суда, если груз принят к перевозке на определенном судне;
- 2) наименование перевозчика;
- 3) место приема или погрузки груза;
- 4) наименование отправителя;
- 5) место назначения груза или, при наличии чартера, место назначения или направления судна;
- 6) наименование получателя груза (именной коносамент) или указание, что коносамент выдан "приказу отправителя", либо наименование получателя с указанием, что коносамент выдан "приказу получателя" (ордерный коносамент), или определением, что коносамент выдан на предъявителя (коносамент на предъявителя);
- 7) наименование груза, его маркировка, количество мест или количество и / или мера (масса, объем), а в необходимых случаях - данные о внешнем виде, состоянии и особых свойствах груза;
- 7-1) для опасных грузов - наименование груза, порядковый номер изделия или вещества в соответствии с принятой Организацией Объединенных Наций системы, класс (подкласс), группа совместимости для грузов класса 1, дополнительные виды опасности и группа упаковки (если определена), а также масса нетто взрывчатого вещества;
- 8) фрахт и другие причитающиеся перевозчику платежи или указания, что фрахт должен быть уплачен согласно условиям, изложенным в рейсовом чартере или другом документе, либо указание, что фрахт полностью уплачен;
- 9) время и место выдачи коносамента;
- 10) количество составленных экземпляров коносамента;
- 11) подпись капитана или иного представителя перевозчика.

Во время буксировки леса в плотях данные, указанные в пункте 7 настоящей статьи, перевозчик не проверяются и включаются в коносамент на основании письменного заявления отправителя.

Если при перевозке грузов наливом, насыпью или навалом данные, указанные в пункте 7 настоящей статьи, не были проверены, перевозчик вправе включить их в коносамент с соответствующей оговоркой. Такое же предостережение может быть сделано перевозчиком при перевозке различных грузов в том случае, когда у него есть достаточные основания полагать, что данные, указанные в пункте 7 настоящей статьи, указанные отправителем неточно или он не имел разумной возможности их проверить. При перевозке грузов в заграничном сообщении в коносамент могут быть внесены по соглашению сторон и другие условия и оговорки.

### **Статья 139. Количество экземпляров коносамента**

Перевозчик обязан выдать отправителю по его желанию несколько экземпляров коносамента тождественного содержания, причем в каждом из них отмечается количество составленных экземпляров коносамента. После выдачи груза по одному из экземпляров коносамента остальные экземпляры теряет силу.

### **Статья 140. Передача коносамента**

Коносамент передается с соблюдением следующих правил:

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

### **Статья 141. Возвращение груза отправителю**

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

### **Статья 142. Тарирование и упаковка груза**

Грузы, нуждающиеся в таре и упаковке для предотвращения потерь, недостач и повреждения, должны подаваться к перевозке в таре и упаковке, соответствующих требованиям законодательства и обеспечивают полную

сохранность грузов в процессе перевозки и перегрузки.

На каждом грузовом месте должно быть нанесено полное и четкое маркирование, предусмотренное правилами морской перевозки грузов.

Плоты должны подаваться отправителем в состоянии, соответствующем установленным правилам взбивания, а при отсутствии таких правил - в состоянии, обеспечивающем в целости доставку плотов морем.

### **Статья 143. Мореходное состояние судна**

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

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

Любые договоры сторон, противоречат части первой этой статьи, недействительны.

### **Статья 144. Документы на груз**

Отправитель должен своевременно передать перевозчику все документы относительно груза, как того требуют портовые, таможенные, санитарные и другие административные правила. Отправитель отвечает перед перевозчиком за убытки, причиненные вследствие несвоевременной передачи, неправильности или неполноты этих документов.

### **Статья 145. Замена судна**

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

### **Статья 146. Размещение груза на судне**

Груз размещается на судне по усмотрению капитана, но не может быть помещен на палубе без письменного согласия отправителя, за исключением грузов, перевозка которых на палубе допускается в соответствии с действующими

правилами и обычаями.

Перевозчик несет ответственность за правильное размещение, крепление и сепарацию грузов на судне. Указания перевозчика относительно загрузки, крепления и сепарации груза обязательные для юридических и физических лиц, выполняющих грузовые работы.

#### **Статья 147. Перевозки грузов в опломбированных помещениях**

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

#### **Статья 148. Сталийное время**

Срок, в течение 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 (разгрузки).

#### **Статья 149. Контрсталийного время**

Соглашением сторон могут быть установлены дополнительный после окончания срока погрузки (разгрузки) время ожидания судном окончания грузовых работ (контрсталийного время) и размер платы перевозчику за простой судна в течение контрсталийного времени (демередж), а также вознаграждение за окончание погрузки (выгрузки) до истечения сталийного времени (диспач).

При отсутствии соглашения сторон, предусмотренного частью первой настоящей статьи, продолжительность контрсталийного времени и размер платы перевозчику за простой, а также размер вознаграждения отправителю или фрахтователю за досрочное окончание погрузки (выгрузки) определяются в соответствии со сроками и ставок, принятых в соответствующем порту.

При отсутствии указанных ставок размер платы за простой определяется расходами на содержание судна и экипажа, а вознаграждение за досрочное окончание погрузки (выгрузки) исчисляется в половинном размере платы за простой.

#### **Статья 150. Надконтрсталийное время**

При загрузке судна в случае окончания контрсталийного времени перевозчик имеет право взыскать причиненные ему дальнейшей задержкой судна убытки и отправить судно в рейс, если даже весь оговоренный груз не погружен на судно по причинам, не зависящим от перевозчика. При этом перевозчик сохраняет право на получение полного фрахта.

## **Статья 151. Прием груза в случае задержки судна под загрузкой**

В случае предоставления для перевозки груза всего судна капитан не вправе отказаться от приема груза, доставленного до окончания стальной или контрстальной времени, если стороны договорились об этом, даже если прием и заключение груза могут задержать судно сверх установленного срока. За каждый лишний день задержки судна более контрстальной время отправитель обязан возместить перевозчику причиненные убытки.

В тех случаях, когда для перевозки груза предоставлено не все судно, капитан вправе до окончания согласованного стальной (или стальной и контрстальной) времени отказаться от приема груза, который вследствие его предъявления с опозданием можно нагрузить на судно должным образом и без ущерба для остальных груза не иначе как задержав судно. При этом перевозчик сохраняет право на получение полного фрахта.

## **Статья 152. Выгрузка постороннего груза**

В случае предоставления для перевозки груза всего судна, части судна или отдельных судовых помещений отправитель может требовать изъятия груза не принадлежит ему, поданного ему судна, части судна или судового помещения в порту отправления, а в случае предоставления всего судна - в любой котором порту захода. Если посторонний груз не был своевременно удален с судна, отправитель имеет право требовать соответствующего уменьшения фрахта, а также возмещения причиненных ему вследствие этого убытков.

## **Статья 153. Неправильно указанный груз**

Опасный груз, по которому отправитель подает недостоверную информацию, может быть в любое время выгружен или уничтожен или обезврежен перевозчиком, как того будут требовать обстоятельства, без возмещения отправителю связанных с этим убытков.

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 отправке груза не был оплачен, то перевозчик может взыскать его полностью.

## **Статья 154. Выгрузка опасного груза**

Если нагруженный с ведома и согласия перевозчика груз, указанный в статье 153 настоящего Кодекса, станет опасным для судна, другого груза или людей, находящихся на судне, то перевозчик вправе обойтись с таким грузом согласно

части первой статьи 153 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 его прекращения.

### **Статья 155. Отправка судна с неполным грузом**

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

### **Статья 156. Отказ сторон от договора до отхода судна**

Каждая из сторон вправе отказаться от договора морской перевозки груза без возмещения другой стороне связанных с этим убытков в таких случаях, возникших до отхода судна из порта:

- 1) военных или иных действий, угрожающих опасностью захвата судна или груза;
- 2) блокады порта отправления или назначения;
- 3) задержание судна по распоряжению властей по причинам, не зависящим от сторон договора;
- 4) привлечение судна для специальных потребностей государства;
- 5) запрета капитаном морского порта вывоза из порта отправления или ввоза в порт назначения груза, предназначенного для перевозки в случаях, предусмотренных законом.

Случаи, предусмотренные в пунктах 3, 5 настоящей статьи, не могут являться основанием для отказа от договора морской перевозки груза без возмещения другой стороне убытков, если задержка предусматривается кратковременной.

В случаях, предусмотренных в этой статье, перевозчик не несет расходов, связанных с разгрузкой.

### **Статья 157. Отказ сторон от договора во время рейса**

Каждая из сторон вследствие наступления любого из обстоятельств, указанных в статье 156 настоящего Кодекса, может отказаться от договора также во время рейса. В этом случае отправитель возмещает перевозчику все понесенные



последним расходы по грузу, в том числе расходы, связанные с разгрузкой, а также фрахт пропорционально фактической дальности перевозки груза.

### **Статья 158. Прекращение договора без отказа сторон**

Договор морской перевозки груза прекращается без отказа сторон и без обязанности одной возместить другой причиненные прекращением договора убытки, если после заключения договора и до отхода судна из места погрузки вследствие обстоятельств, не зависящих от сторон:

- 1) судно погибнет или будет силой захвачено;
- 2) судно будет признано непригодным для плавания;
- 3) погибнет груз, индивидуально определенный;
- 4) погибнет груз, который определяется родовыми признаками, после сдачи его для погрузки, а отправитель не успеет сдать другой груз вместо погибшего.

Договор морской перевозки грузов прекращается вследствие указанных обстоятельств и во время рейса, причем перевозчику принадлежит фрахт пропорционально фактической дальности перевозки исходя из количества спасенного и сданного перевозчиком груза.

### **Статья 159. Препятствия по заходу в порт**

Если вследствие запрета властей, стихийных явлений или других причин, не зависящих от перевозчика, судно не может зайти в порт назначения, перевозчик обязан немедленно сообщить об этом отправителя.

Если в течение разумного срока с момента отправки сообщения не поступит распоряжение отправителя о том, как обойтись с грузом, капитан вправе выгрузить груз в одном из ближайших портов по собственному усмотрению или вернуть этот багаж в порт отправления, несмотря на то, что, по мнению капитана, более выгодным для отправителя.

Если для перевозки груза было предоставлено не все судно, капитан должен выгрузить груз не может быть доставлен в порт назначения, в другом порту согласно распоряжению отправителя. В случае неполучения такого распоряжения в течение трех суток с момента отправки сообщения капитан вправе выгрузить груз в одном из ближайших портов по собственному усмотрению, уведомив об этом отправителя. Капитан вправе сделать то же самое и в том случае, когда распоряжение отправителя невозможно выполнить без ущерба для владельцев других грузов, находящихся на судне.

Отправитель обязан возместить перевозчику все расходы, связанные с ожиданием распоряжения отправителя в течение разумного срока, а также все расходы по грузу и оплатить фрахт пропорционально фактической дальности перевозки груза.

### **Статья 160. Срок доставки груза**

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

### **Статья 161. Девиация судна**

Не считается нарушением договора морской перевозки груза любое отклонение судна от намеченного пути с целью спасения на море людей, судов и грузов, а также другое разумное отклонение, если оно не вызвано неправильными действиями перевозчика.

### **Статья 162. Выдача груза**

Груз выдается в порту назначения:

- 1) по именному коносаменту получателю, указанному в коносаменте, или лицу, которому коносамент был передан по именной передаточной надписью или в иной форме с соблюдением правил, установленных для передачи долгового требования;
- 2) по ордерной коносаментом - отправителю или получателю в зависимости от того, составлен коносамент "приказу отправителя" или "приказу получателя", а в случае наличия в коносаменте передаточных надписей - лицу, указанному в последнем из непрерывного ряда передаточных надписей, или предъявителю коносамента с последним бланковым надписью;
- 3) по коносаменту на предъявителя - предъявителю коносамента.

### **Статья 163. Платежи при получении груза. Право удержания груза**

Во время приема груза получатель обязан возместить расходы, произведенные перевозчиком за счет груза, внести плату за простой судна в порту выгрузки, а также оплатить фрахт и плату за простой в порту погрузки, если это предусмотрено в коносаменте или другом документе, на основании которого перевозился груз, а в случае общей аварии - внести аварийный взнос или предоставить надлежащее обеспечение.

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

Право удержания груза перевозчик сохраняет в случае сдачи его на склад, не принадлежащий получателю, при условии уведомления владельца склада о таком праве.

После выдачи груза получателю перевозчик утрачивает право требования от отправителя или фрахтователя платежей, не внесенных получателем, за исключением случаев, когда перевозчик не смог осуществить право удержания груза по независящим от него причинам.

#### **Статья 164. Право залога на груз**

Для обеспечения требований, указанных в части первой статьи 163 настоящего Кодекса, перевозчик имеет право залога на перевозимый груз.

Право залога прекращается в случаях:

- 1) выдачи груза получателю;
- 2) удовлетворение обеспеченных залогом требований перевозчика;
- 3) принятие перевозчиком другого надлежащего обеспечения.

Перевозчик имеет право в порядке, предусмотренном законодательством, продать груз, являющееся предметом залога, предварительно сообщив об этом отправителя или фрахтователя, а также получателя.

Из сумм, вырученных от реализации груза, требования перевозчика, указанные в части первой статьи 163 настоящего Кодекса, удовлетворяются после оплаты судебных расходов, расходов, связанных с сохранением и реализацией груза.

Если суммы, вырученной от реализации груза, недостаточно для удовлетворения потребностей, указанных в части первой статьи 163 настоящего Кодекса, а также процентов и убытков, причиненных просрочкой оплаты, перевозчик вправе требовать от отправителя или фрахтователя сумму, которой не хватает.

#### **Статья 165. Осмотр и проверка количества груза**

Получатель и перевозчик имеют право (каждый) требовать к выдаче груза осмотра и / или проверки его количества. Вызванные этим расходы несет тот, кто требовал досмотра груза и проверки его количества.

#### **Статья 166. Заявление о недостатке или повреждении груза**

Если во время приема груза по коносаменту, получатель письменно не заявил перевозчику о недостатке или повреждении груза, то считается, если иное не будет доказано, что получатель получил груз согласно условиям коносамента.

Если груз был осмотрен и проверен получателем вместе с перевозчиком, то получатель может не делать указанной в первой части этой статьи заявления.

В случае, если утрата, недостача или повреждение не могли быть обнаружены при обычном способе приемки груза, то заявление перевозчику может быть сделана получателем в течение трех суток после принятия груза.

Договоры, противоречащие этой статье, недействительны.

### **Статья 167. Сдача не востребованного груза на хранение**

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

Если для перевозки груза было предоставлено все судно, капитан в случае неявки получателя в порту назначения или в случае его отказа от приема груза обязан немедленно сообщить об этом отправителя. Выгрузка и сдача груза на склад проводятся капитаном лишь по окончании сроков выгрузки и контрсталийного времени и при условии, что в эти сроки не поступит другого распоряжения отправителя. Время, затраченное перевозчиком на сдачу груза на хранение, рассматривается как простой судна.

Если в течение двух месяцев со дня прихода судна в порт сданный на хранение груз не будет востребован и отправитель не оплатит перевозчику всех причитающихся за это перевозки сумм, перевозчик вправе продать груз. Невостребованный груз скоропортящийся, может быть продан и до истечения указанного срока. О факте продажи груза перевозчик сообщает отправителя.

В морских портах Украины сроки и порядок хранения грузов до получения их получателем определяются правилами, которые устанавливаются центральным органом исполнительной власти, обеспечивающим формирование государственной политики в сфере транспорта, согласно статье 3 настоящего Кодекса.

Грузы, хранящиеся в портах сверх установленных сроков, подлежат продаже в порядке, установленном действующим законодательством Украины, с компенсацией расходов на хранение в соответствии с правилами статьи 169 настоящего Кодекса.

### **Статья 168. Оплата хранения несвоевременно вывезенного груза**

В случае скопления в морских портах Украины грузов, перевозимых в каботаже, вследствие несвоевременного их вывоза получателями по вине последних плата за хранение этих грузов в портах может быть увеличена до трехкратного размера.

Повышенная плата за хранение вводится не ранее чем через сутки после письменного уведомления об этом юридического или физического лица, с которой предусматривается взимание повышенной платы.

### **Статья 169. Продажа невостребованного и сданного на хранение груза**

Суммы, вырученные от продажи груза, указанного в статье 167 настоящего Кодекса, за вычетом сумм, причитающихся перевозчику, зачисляются на депозит перевозчика для выдачи по принадлежности.

Если вырученных от продажи груза сумм окажется недостаточно для покрытия причитающихся перевозчику платежей и расходов, связанных с хранением и продажей груза, перевозчик вправе взыскать недополученные суммы с отправителя.

Если в течение шести месяцев со дня продажи груза никто не заявит свои права на сумму, вырученную от его продажи, то эта сумма, за вычетом причитающихся перевозчику платежей, поступает в Государственный бюджет Украины, а сумма, вырученная от продажи бездокументного груза - в доход перевозчика на покрытие убытков, вызванных удовлетворением требований, связанных с потерей или недостатком грузов.

### **Статья 170. Оплата фрахта**

Все причитающиеся перевозчику платежи уплачиваются отправителем груза (фрахтователем).

В случаях, предусмотренных договором отправителя (фрахтователя) с перевозчиком, а при перевозке в каботаже - действующими на морском транспорте Украины правилами, допускается перевод платежей на получателя.

Получатель обязан при приеме груза оплатить перевозчику, если это не было сделано раньше грузоотправителем (грузополучателем), надлежащий фрахт, внести плату за простой, возместить указанные перевозчиком расходы, связанные с грузом, а в случае общей аварии - сделать аварийный взнос или предоставить надлежащее обеспечение.

Перевозчик может не выдавать груз к выплате сумм или предоставления обеспечения, указанных в части третьей настоящей статьи.

## **Статья 171. Обеспечение оплаты фрахта**

Если стоимость погруженного груза не покрывает фрахта и других расходов перевозчика относительно груза, а отправитель не внес полностью фрахт перед уходом судна и не предоставил дополнительного обеспечения, перевозчик имеет право до отхода судна расторгнуть договор и требовать уплаты ему половины обусловленного фрахта, платы за простой, если он имел место, а также возмещения других понесенных перевозчиком расходов относительно груза. Выгрузка такого груза осуществляется за счет отправителя.

## **Статья 172. Оплата фрахта в случае отказа отправителя от договора, если для перевозки было предоставлено все судно**

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

- 1) половины полного фрахта, а также платы за простой, если он имел место и потраченных перевозчиком за счет груза сумм и не включенных в сумму фрахта, если отказ отправителя поступило до истечения сталийного или контрсталийного времени, установленного для погрузки, или до отправления судна в плавание, в зависимости от того, какой из этих двух моментов наступил раньше;
- 2) полного фрахта и других сумм, указанных в пункте 1 настоящей статьи, если отказ поступил после одного из моментов, указанных в пункте 1 настоящей статьи, и договор был заключен на один рейс;
- 3) полного фрахта за первый рейс, других сумм, указанных в пункте 1 настоящей статьи, и половины фрахта за остальные рейсы, если отказ поступил после одного из моментов, указанных в пункте 1 настоящей статьи, и если договор был заключен на несколько рейсов.

В случае отказа отправителя от договора морской перевозки груза до выхода судна в рейс перевозчик обязан выдать отправителю груз, если даже выгрузка может задержать судно сверх установленного срока.

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 договору морской перевозки груза, или в порту, куда оно зашло по необходимости.

## **Статья 173. Оплата фрахта в случае отказа отправителя от договора, если для перевозки было предоставлено не все судно**

Если по договору морской перевозки груза отправителю было предоставлено не все судно, то его отказ от договора может возникнуть только при условии уплаты полного фрахта, платы за простой, если он имел место, и возмещение понесенных перевозчиком расходов по грузу, не включенным в сумму фрахта. Перевозчик обязан по требованию отправителя выдать груз до его доставки в порт назначения только в том случае, если этим не будет нанесен ущерб перевозчику и другим грузоотправителям.

#### **Статья 174. Дистанционный фрахт**

В случае утраты, недостачи или повреждения груза по причинам, за которые перевозчик не несет ответственности, фрахт уплачивается полностью. В случаях, предусмотренных статьями 154, 157, 158, 159 настоящего Кодекса, фрахт уплачивается пропорционально пройденному расстоянию.

#### **Статья 175. Просрочка оплаты фрахта**

Фрахт и другие платежи, причитающиеся перевозчику, а также срок оплаты определяются договором морской перевозки груза. За просроченный фрахт отправитель (фрахтователь) или получатель платит пеню в соответствии с условиями договора морской перевозки груза или по ставкам, установленным федеральным органом исполнительной власти, обеспечивающим формирование государственной политики в сфере транспорта.

#### **Статья 176. Основания освобождения перевозчика от ответственности за утрату, недостачу и повреждение груза**

Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу и повреждение принятого для перевозки груза, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение произошли не по его вине, в частности, вследствие:

- 1) действия непреодолимой силы;
- 2) возникновение опасности и случайностей на море и других судоходных водах;
- 3) пожара, возникшего не по вине перевозчика;
- 4) спасение людей, судов, грузов;
- 5) действий или распоряжений властей (задержание, арест, карантин и т.д.);
- 6) военных действий, террористических актов, народных волнений;
- 7) действий или упущений отправителя или получателя;

- 8) скрытых недостатков груза, его свойств или естественной убыли, не превышающих однако установленных норм;
- 9) незаметных по внешнему виду, недостатков тары и упаковки груза или сбивания леса в плота;
- 10) недостаточности или неясности маркировки груза;
- 11) забастовок или иных обстоятельств, повлекших остановку или ограничение работы полностью или частично;
- 12) действий по предотвращению загрязнения окружающей среды.

Ответственность перевозчика согласно этой статье возникает с момента приема груза к перевозке и заканчивается в момент его выдачи.

Недействительными являются сделки, не соответствуют положениям настоящей статьи, за исключением сделок об ответственности с момента принятия груза к его погрузки на судно и после выгрузки к сдаче груза.

#### **Статья 177. Навигационная ошибка**

Перевозчик не отвечает за утрату, недостачу или повреждение груза, если докажет, что они произошли вследствие действий или упущений капитана, других лиц судового экипажа и лоцмана в судовождении или управлении судном. За утрату, недостачу или повреждение груза, вызванные действиями или упущениями названных лиц во время погрузки, размещения, выгрузки или сдачи груза, перевозчик несет ответственность по правилам статьи 176 настоящего Кодекса.

#### **Статья 178. Освобождение перевозчика от ответственности за недостачу груза**

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

- 1) в исправных судовых помещениях, лихтерах, контейнерах с исправными пломбами отправителя (статья 147 настоящего Кодекса);
- 2) в целом и исправной таре без следов ее распаковки в пути;
- 3) в сопровождении проводника отправителя или получателя, если только получатель не докажет, что недостаток груза произошла по вине перевозчика.

#### **Статья 179. Размер ответственности перевозчика за утрату, недостачу и повреждение груза**



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

1) за утрату и недостачу груза - в размере действительной стоимости утраченного груза и груза, которого не хватает;

2) за повреждение или повреждение груза - в сумме, на которую понизилась стоимость груза.

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

### **Статья 180. Определение стоимости груза**

Действительная стоимость утраченного груза и груза, которого не хватает, определяется по ценам порта назначения на то время, когда туда пришло или должно было прийти судно, а при невозможности определить эти цены - по ценам порта и время отправления груза, увеличенным на сумму расходов, связанных с перевозкой.

С возмещения за утраченный, поврежденный груз и груз, которого не хватает, вычитаются расходы, связанные с перевозкой груза (оплата фрахта, пошлины и т.д.), должны были быть сделаны грузовладельцем, но вследствие недостатка или повреждения груза сделаны не были.

### **Статья 181. Ограничение ответственности перевозчика при неуказанной стоимости груза**

Если ценность груза не была указана и включена в коносамент, возмещение за поврежденное место или единицу груза, которой не хватает, не может превышать 666,67 расчетных единиц или 2,0 расчетных единиц за один килограмм массы брутто поврежденного, испорченного груза или груза, которого не хватает, в зависимости от того, какая сумма выше, за исключением стоимости контейнера или другого транспортного устройства отправителя (фрахтователя), стоимость которого определяется в соответствии со статьей 182 настоящего Кодекса.

Соглашение об уменьшении указанных сумм является недействительным. Перевозчик не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в части первой настоящей статьи, если доказано, что утрата, недостача или повреждение стали результатом действий или упущений перевозчика, совершенных с намерением причинить такую утрату, недостачу или повреждение или через самоуверенность с осознанием возможности причинения ущерба.

Служащий или агент перевозчика не вправе воспользоваться предусмотренными в этой главе правилами об ограничении ответственности, если доказано, что недостаток, повреждение или повреждение стали результатом действия или упущения этого служащего или агента, совершенных с намерением причинить такой ущерб либо по самонадеянности с осознанием возможности причинения ущерба.

Если в коносаменте указано количество мест или единиц груза, помещенного в контейнер или на другое устройство, то количество мест или единиц груза для целей этой статьи принимается в соответствии с коносамента. Если в коносаменте не указано количество мест или единиц груза, помещенного в контейнер или на другое устройство, количество груза в контейнере или на другом устройстве считается одним местом или одной единицей груза.

### **Статья 182. Ответственность перевозчика за утрату или повреждение контейнера**

За утрату или повреждение контейнера или другого устройства отправителя (фрахтователя) перевозчик несет ответственность в следующих размерах:

- 1) за утрату контейнера или устройства - в размере его действительной стоимости с учетом фактического износа контейнера или устройства на момент его потери;
- 2) за повреждение контейнера или устройства - в размере действительной стоимости его ремонта в порту назначения, если ремонт не будет выполнен перевозчиком самостоятельно или за свой счет до момента сдачи контейнера получателю.

### **Статья 183. Ответственность за простой судна по вине отправителя или получателя груза**

За простой судна вследствие непредъявления или несвоевременного предъявления груза, задержки погрузочно-разгрузочных работ, проводимых средствами отправителя или получателя груза или других задержек по вине отправителя или получателя груза ответственность несет отправитель или получатель груза согласно договору морской перевозки груза.

Штраф за контрсталийного время судов взимается в бесспорном (безакцептном) порядке после представления отправителю или получателю груза расчета сталийного времени и суммы штрафа.

## **Глава 3. ДОГОВОР МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРА**

## **Статья 184. Понятие договора морской перевозки пассажира**

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

Перевозка охватывает время пребывания пассажира и его каютного багажа на судне, время посадки на судно и высадки, а также доставки пассажира водным путем с берега на судно и обратно, если плата за доставку входит в стоимость билета или если судно, используемое для этой вспомогательной перевозки было предоставлено перевозчиком.

Перевозка другого багажа, который не является каютным багажом, охватывает время с момента принятия его перевозчиком, служащим или агентом перевозчика на берегу или на борту судна до момента его выдачи перевозчиком, служащим или агентом перевозчика.

## **Статья 185. Сфера применения договора морской перевозки пассажира**

Правила настоящей главы применяются к перевозкам пассажира и багажа, если:

- 1) судно плавает под Государственным флагом Украины;
- 2) договор перевозки заключен в Украине;
- 3) в соответствии с договором перевозки место отправления или назначения находится на территории Украины.

Любые соглашения сторон, ограничивающие права пассажира, предусмотренные настоящей главой, являются недействительными.

## **Статья 186. Недействительность условий договора**

Любое условие договора, заключенного до возникновения события, которое стало причиной смерти пассажира или повреждения здоровья или потери или повреждения багажа, которая имеет своей целью освободить перевозчика от ответственности перед пассажиром или установить меньшую, чем указано в статье 194 настоящего Кодекса границу ответственности, а также любое условие, целью которой является перенос бремени доказательства, положенного на перевозчика, является недействительным. Но недействительность этого условия не влечет за собой недействительности договора перевозки, который продолжает регулироваться правилами настоящей главы.

### **Статья 187. Доказательство заключения договора**

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

### **Статья 187-1. Особенности исполнения договора международной морской перевозки пассажира**

Во время международной морской перевозки пассажир обязан иметь надлежащим образом оформленные документы для въезда в государства следования, транзита и предъявить их перевозчику по его требованию.

Перед началом международной морской перевозки пассажира перевозчик обязан проверить наличие у пассажира документов, необходимых для въезда в государства следования, транзита, и отказать в перевозке пассажиру, который по его требованию не предъявил необходимые документы.

Отказ перевозчика в международной морской перевозке пассажиру, который по его требованию не предъявил документы, необходимые для въезда в государства следования, транзита, не влечет за собой обязанность перевозчика возместить пассажиру причиненный в связи с этим ущерб.

### **Статья 188. Отказ пассажира от договора**

Пассажир имеет право 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.

Пассажир, который сообщил перевозчика об отказе от перевозки, имеет право получить назад плату за проезд и провоз багажа в порядке и сроки, установленные центральным органом исполнительной власти, обеспечивающим формирование государственной политики в сфере транспорта.

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

### **Статья 189. Отказ перевозчика от договора**

Перевозчик имеет право отказаться от договора морской перевозки пассажира при наступлении обстоятельств, указанных в пунктах 1-4 статьи 156 настоящего Кодекса.

Договор морской перевозки пассажира прекращается без отказа сторон при наступлении обстоятельств, указанных в пунктах 1 и 2 части первой статьи 158 настоящего Кодекса.

В случае прекращения договора морской перевозки пассажира до отхода судна пассажиру возвращается вся плата за проезд и провоз багажа, а при прекращении договора после начала рейса - часть указанной платы пропорционально расстоянию, перевозка на которую не произошло.

Перевозчик имеет право задержать отход судна, изменить маршрут перевозки, место посадки или высадки пассажира, если такие действия будут необходимы в результате стихийного бедствия, неблагоприятных санитарно-эпидемиологических условий в порту отправления, назначения или по маршруту перевозки, а также других событий и явлений, не зависящих от перевозчика и делающих невозможным выполнение договора морской перевозки пассажира.

### **Статья 190. Права пассажира**

Пассажир имеет право:

- 1) провозить с собой бесплатно одного ребенка в возрасте до шести лет без права занятия им отдельного места, покупать для детей в возрасте от шести до четырнадцати лет детские билеты по льготной цене;
- 2) перевозить с собой каютный багаж бесплатно в пределах установленных норм;
- 3) сдавать для перевозки багаж за плату по тарифу.

О потере или повреждении багажа пассажир должен направить письменное уведомление перевозчику или его агенту:

- а) в случае явного повреждения каютного багажа - до или в момент высадки пассажира;
- б) в случае явного повреждения другого багажа - до или в момент его выдачи;
- в) в случае потери багажа или его повреждение, которое не является явным - в течение пятнадцати дней со дня высадки или со дня выдачи багажа, или с того момента, когда он должен быть выдан.

Если пассажир не выполнил требований настоящей статьи, то считается, поскольку не доказано обратное, что пассажир получил свой багаж неповрежденным.

Письменное уведомление не требуется, если состояние багажа было совместно определено или проверено в момент его получения.

Багаж, не востребованный в течение трех месяцев со дня прихода судна в порт назначения, может быть реализован в порядке, установленном центральным органом исполнительной власти, обеспечивающим формирование государственной политики в сфере транспорта.

### **Статья 191. Страхование пассажира**

Пассажир по договору морской перевозки подлежит обязательному страхованию от несчастного случая в соответствии с законодательством Украины.

Уплачиваемая пассажиром страховая премия входит в стоимость билета.

### **Статья 192. Мореходное состояние судна**

Перевозчик обязан до начала перевозки привести судно в состояние, пригодное для плавания и безопасной перевозки пассажиров, заблаговременно должным образом снарядить его и обеспечить всем необходимым для плавания, укомплектовать экипажем и удерживать судно в таком состоянии в течение всего времени морской перевозки пассажиров.

### **Статья 193. Ответственность перевозчика**

Перевозчик несет ответственность за вред, причиненный вследствие смерти пассажира или повреждения его здоровья, а также в результате утраты или повреждения багажа, если происшествие, вследствие которого был причинен вред, произошло во время перевозки и была следствием вины или небрежности перевозчика, его работников, агентов, которые действуют в пределах своих служебных обязанностей.

Перевозчик несет ответственность за недостачу или повреждение принятого к перевозке багажа, а также за просрочку в его доставке, если не докажет, что недостача, повреждение или просрочку в доставке произошли не по его вине.

Перевозчик обязан обеспечить сохранность чемодана (сумки), личных вещей пассажира (кроме драгоценностей и денег), которые пассажир перевозит в отведенном месте.

Перевозчик не отвечает за потерю или повреждение денег, ценных бумаг, драгоценных металлов и изделий из них, драгоценностей, украшений, произведений искусства или других ценностей, за исключением случаев, когда такие ценности были сданы на хранение перевозчику, который согласился их хранить в безопасности. В последнем случае перевозчик отвечает не выше

предела, предусмотренного частью четвертой статьи 194 настоящего Кодекса.

Если перевозчик докажет, что вина или небрежность пассажира стали причиной или способствовали его смерти или повреждение здоровья, потере или повреждению его багажа, суд, рассматривающий дело, может освободить перевозчика от ответственности полностью или частично.

За невыполнение обязанности проверить перед началом международного морской перевозки пассажира наличие у него документов, необходимых для въезда в государства следования, транзита, что привело к перевозке или попытке перевозки пассажира через государственную границу Украины без необходимых документов, перевозчик несет ответственность, предусмотренную законом.

#### **Статья 194. Пределы ответственности перевозчика**

В случае смерти пассажира или повреждения его здоровья ответственность перевозчика ни в коем случае не превышает 175000 расчетных единиц в отношении перевозки в целом.

Ответственность перевозчика за утрату или повреждение каютного багажа ни в коем случае не превышает 1800 расчетных единиц на пассажира в отношении перевозки в целом.

Ответственность перевозчика за утрату или повреждение автомашины, включая весь багаж, перевозимый в машине или на ней, ни в коем случае не превышает 10000 расчетных единиц за автомашину в отношении перевозки в целом.

Ответственность перевозчика за утрату или повреждение иного багажа, чем тот, который указан в частях второй и третьей настоящей статьи, ни в коем случае не превышает 2700 расчетных единиц на пассажира в отношении перевозки в целом.

Перевозчик и пассажир могут путем точно выраженного письменного соглашения установить более высокие пределы ответственности, чем те, которые предусмотрены частями 1-4 настоящей статьи.

Перевозчик, работник или агент перевозчика не вправе воспользоваться пределами ответственности, установленными в настоящей статье, если будет доказано, что ущерб причинен в результате действий или упущений перевозчика, работника или агента перевозчика, совершенных либо с намерением причинить этот ущерб, либо по самонадеянности с осознанием возможного причинения ущерба.

## **Глава 4. ДОГОВОР МОРСКОГО КРУИЗА**

### **Статья 195. Понятие договора морского круиза**

По договору морского круиза одна сторона - организатор круиза обязуется осуществить коллективную морское путешествие (круиз) по определенной программе и предоставить участнику круиза все связанные с этим услуги (морская перевозка, питание, бытовое и экскурсионное обслуживание и т.п.), а другая сторона - участник круиза обязуется уплатить за это установленную плату.

### **Статья 196. Доказательства заключения договора морского круиза**

Документом, подтверждающим наличие договора морского круиза, является именная путевка или другой приравненный к ней документ, выданный организатором круиза.

### **Статья 197. Сфера применения договора морского круиза**

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

### **Статья 198. Мореходное состояние судна**

Организатор круиза обязан до начала круиза обеспечить приведение судна в надлежащее состояние в соответствии с условиями статьи 192 настоящего Кодекса и содержать судно в таком состоянии в течение всего времени круиза.

### **Статья 199. Отказ от договора участника круиза**

Участник круиза имеет право в любое время до начала круиза отказаться от договора морского круиза. Участник круиза, который заранее сообщил организатора круиза об отказе от договора, имеет право получить назад плату за круиз в порядке, размерах и сроки, установленные договором морского круиза.

В случае, когда организатор круиза не может предоставить участнику круиза место на судне, которое предусмотрено договором, или с согласия участника круиза такое же место на другом судне, по своим характеристикам и комфортабельностью не ниже оговоренного, участник круиза вправе отказаться от договора и полностью получить назад плату за круиз.



## **Статья 200. Отказ от договора организатора круиза**

Организатор круиза вправе отказаться от договора морского круиза в случае возникновения до начала круиза обстоятельств, указанных в пунктах 1-4 статьи 156 настоящего Кодекса.

Если эти обстоятельства случились после начала круиза и привели к его прекращению, договор аннулируется. В этом случае организатор круиза обязан вернуть участнику плату за неиспользованную часть круиза и по требованию последнего доставить его в порт отправления.

## **Статья 201. Расходы в случае увеличения продления срока круиза**

В случае увеличения срока круиза в силу непредвиденных обстоятельств организатор круиза несет все дополнительные расходы, связанные с предоставлением услуг участнику круиза.

## **Статья 202. Ответственность организатора круиза**

Организатор круиза несет ответственность за вред, причиненный смертью или повреждением здоровья участника круиза, а также потерей или повреждением его вещей в соответствии с правилами статей 193, 194 настоящего Кодекса.

# **Раздел VI. ФРАХТОВАНИЕ СУДОВ**

## **Глава 1. ДОГОВОР ЧАРТЕРА (ФРАХТОВАНИЯ) СУДОВ НА ВРЕМЯ**

### **Статья 203. Понятие договора чартера (фрахтования) судов**

По договору чартера (фрахтования) судна на определенное время судовладелец обязуется за обусловленную плату (фрахт) предоставить судно фрахтователю для перевозки пассажиров, грузов и для других целей торгового мореплавания на определенное время.

Предоставлено фрахтователю судно может быть укомплектовано экипажем (тайм-чартер) или не снаряжено и не укомплектовано экипажем (бербоут-чартер).

### **Статья 204. Доказательства заключения договора чартера (фрахтования) судов**

Договор чартера (фрахтования) судна на определенное время должен быть заключен в письменной форме.

Наличие и содержание договора чартера (фрахтования) судна на определенное время могут быть доведены исключительно письменными доказательствами.

### **Статья 205. Реквизиты договора чартера (фрахтования) судов**

В договоре чартера (фрахтования) судна на определенное время должны быть указаны наименование сторон договора, название судна, его технические и эксплуатационные данные (грузоподъемность, грузовместимость, скорость и т.д.), район плавания, цель фрахтования, размер фрахта, срок действия договора, место приема и сдача судна.

### **Статья 206. Субаренда**

Фрахтователь может в пределах прав, предоставляемых ему по договору чартера (фрахтования) судна на определенное время, заключить от своего имени самостоятельный договор чартера (фрахтования) судна с третьим лицом. Заключение такого договора не освобождает фрахтователя от исполнения договора, заключенного им с судовладельцем.

К договору чартера (фрахтования) судна на определенное время, заключенного фрахтователем с третьим лицом, соответственно применяются правила настоящей главы.

### **Статья 207. Мореходное состояние судна**

Судовладелец обязан передать судно фрахтователю в состоянии, пригодном для использования его в целях, предусмотренных договором чартера (фрахтования) судна на определенное время.

При фрахтовании судна за таймом судовладелец обязан, кроме того, снарядить и укомплектовать судно экипажем, а также поддерживать судно в течение срока тайм-чартера в мореходном состоянии, оплачивать его страхование и содержание судового экипажа.

### **Статья 208. Ограничения по использованию судна**

Фрахтователь обязан осуществлять эксплуатацию судна в соответствии с условиями фрахтования, определенных договором чартера (фрахтования) судна на определенное время.

### **Статья 209. Право фрахтователя на заключение договоров перевозки**

Если судно зафрахтованное для перевозки грузов, фрахтователь вправе от своего имени заключать договоры перевозки грузов, подписывать чартеры, выдавать коносаменты и другие перевозочные документы. Он несет

ответственность по обязательствам, вытекающим из этих документов, в частности с коносаментов или других перевозочных документов.

### **Статья 210. Подчинение экипажа судна фрахтователю**

В случае фрахтования судна за таймом капитан и другие члены экипажа подчиняются распоряжениям фрахтователя по эксплуатации судна, за исключением распоряжений относительно судовождения, внутреннего распорядка на судне и состава экипажа.

### **Статья 211. Ответственность фрахтователя**

Фрахтователь несет ответственность за убытки, вызванные спасением, повреждением или гибелью судна, если убытки произошли по его вине.

### **Статья 212. Уплата фрахта**

Фрахтователь уплачивает судовладельцу фрахт в порядке и сроки, предусмотренные договором чартера (фрахтования) судна на определенное время. Он освобождается от уплаты фрахта и расходов по судна за время, в течение которого судно было непригодно для эксплуатации вследствие немореходного состояния, за исключением случаев, когда негодность судна наступила по вине фрахтователя.

### **Статья 213. Уплата фрахта в случае гибели судна**

В случае гибели судна фрахт подлежит уплате по день гибели судна, а если этот день установить невозможно - по день получения последней вести о нем.

### **Статья 214. Вознаграждение за спасение на море**

Вознаграждение, надлежащее зафрахтованному по тайм-чартеру судну за спасение на море, имело место до окончания действия тайм-чартера, распределяется равными долями между судовладельцем и фрахтователем за вычетом сумм, причитающихся для возмещения понесенных судном убытков, и доли, причитающейся судовому экипажу. Вознаграждение, надлежащее зафрахтованному без экипажа судну за спасение на море во время действия договора чартера (фрахтования) судна на определенное время, принадлежит фрахтователю.

## **Глава 2. ДОГОВОР ЛИЗИНГА СУДНА**

### **Статья 215. Понятие договора лизинга судна**

По договору лизинга судна владелец судна (лизингодатель) обязуется передать фрахтователю (лизингополучателю) судно без экипажа для использования в целях торгового мореплавания на определенный срок, по истечении которого к лизингополучателю переходит право собственности на судно.

Лизингополучатель обязуется уплатить лизинговую плату, в которую включаются плата за пользование судном и его стоимость по договору морского лизинга.

Договор лизинга украинского государственного судна может быть заключен лишь с соблюдением требований, предусмотренных статьей 17 настоящего Кодекса.

### **Статья 216. Доказательства заключения договора лизинга**

Договор лизинга должен быть заключен в письменной форме. Наличие и содержание договора лизинга судна могут быть доведены исключительно письменными доказательствами.

### **Статья 217. Реквизиты договора лизинга судна**

В договоре лизинга суда должны быть указаны наименование сторон, цель договора, название судна, год постройки судна, его класс, грузоподъемность или грузовместимость, мощность двигателей, скорость хода и расход топлива, срок пользования, по истечении которого к лизингополучателю переходит право собственности на судно, размер и срок внесения лизинговой платы, место и время передачи судна лизингополучателю и другие необходимые данные.

### **Статья 218. Мореходное состояние судна**

Лизингодатель обязан передать судно лизингополучателю в состоянии, пригодном для использования его в целях, предусмотренных договором лизинга судна.

Лизингодатель несет ответственности за недостатки судна, которые существовали в момент его передачи лизингополучателю и о которых он не заявил при передаче судна.

Претензии по поводу неисправности судна и других недостатков относительно его состояния могут быть предъявлены лизингополучателем в течение года со дня передачи судна. Несоблюдение сторонами досудебного порядка урегулирования спора не препятствует обращению в суд в порядке, установленном законом.

### **Статья 219. Эксплуатация судна лизингополучателем**

Лизингополучатель обязан поддерживать судно в исправном состоянии и нести расходы, связанные с его содержанием и ремонтом.

Риск случайной гибели или случайного повреждения судна переходит на лизингополучателя после передачи судна.

### **Статья 220. Отказ от договора лизинга судна**

Лизингополучатель вправе отказаться от договора лизинга судна и потребовать возмещения убытков, если:

- 1) лизингодатель не передаст судно лизингополучателю течение обусловленного договором лизинга судна срока;
- 2) вследствие указанных в части второй статьи 218 настоящего Кодекса недостатков судно не может быть использовано лизингополучателем в соответствии с договором лизинга судна.

Лизингодатель имеет право отказаться от договора лизинга судна и потребовать возврата судна, если лизингополучатель не внес лизинговой платы в течение трех месяцев после наступления срока платежа.

### **Статья 221. Возвращение судна лизингодателю**

В случае возвращения судна лизингодатель имеет право на часть лизинговой платы, причитающейся за пользование судном. Взносы, уплаченные лизингополучателем в счет договорной цены, подлежат возврату лизингополучателю.

Лизингополучатель обязан вернуть лизингодателю судно в том состоянии, в котором он его получил, с учетом нормального износа. В случае ухудшения состояния судна лизингополучатель возмещает лизингодателю причиненные этим убытки. Произведенные лизингополучателем усовершенствования на судне, если их можно отделить, могут быть изъяты лизингополучателем в случае несогласия лизингодателя возместить их стоимость.

## **Раздел VII. МОРСКАЯ БУКСИРОВКА**

### **Глава 1. ОБЩИЕ ПРАВИЛА**

#### **Статья 222. Понятие договора морской буксировки**

По договору морской буксировки владелец одного судна обязуется за вознаграждение буксировать другое судно или плавучий объект на

определенное расстояние или буксировать его в течение определенного времени или для выполнения маневра.

### **Статья 223. Мореходное состояние судов**

Каждая из сторон договора морской буксировки обязана заблаговременно привести свое судно или иной плавучий объект в состояние, пригодное для выполнения предусмотренных договором морской буксировки работ.

Владельцы судов и объектов буксировки не несут ответственности за недостатки своего судна, если докажут, что они не могли быть обнаружены при проявлении ими должной заботливости (скрытые недостатки).

### **Статья 224. Буксировка в ледовых условиях**

Владелец буксирующего судна не отвечает за вред, причиненный судну, которое буксируется или иному плавучему объекту или имуществу и груза, находящегося на нем, при буксировке в ледовых условиях, если не будет доказано, что вред причинен по вине буксирующего судна.

### **Статья 225. Ответственность буксирующего судна**

Ответственность за вред, причиненный при буксировке судну, буксируемого или ином плавучем объекте или имуществу и груза, находящихся на нем, в случае, когда капитан буксирующего судна управляет буксировочной операцией, при отсутствии иного соглашения сторон, несет владелец буксирующего судна, если им не будет доказано отсутствие его вины.

### **Статья 226. Ответственность буксируемого судна**

Ответственность за вред, причиненный при буксировке буксирующего судна или имуществу и груза, находящихся на нем, в случае, когда капитан буксируемого судна или иного плавучего объекта управляет буксировочной операцией, при отсутствии иного соглашения сторон, несет владелец судна, буксируемого или иного плавучего объекта, если им не будет доказано отсутствие его вины.

### **Статья 227. Период ответственности при буксировке**

Началом ответственности владельца буксирующего судна по договору морской буксировки 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 на швартовые или на якорь в конечном пункте буксировки.

### **Статья 228. Помощь аварийному судну**

В случае аварийного морского происшествия с судном, буксируемого или иным плавучим объектом по причине, не зависящей от буксирующего судна, капитан последнего обязан предоставить судну, буксируемого или ином плавучем объекте спасательные средства и оказывать ему необходимую помощь до тех пор, пока пострадавший судно (объект) не сможет обойтись без спасителя, с возмещением лишь фактических расходов буксирующего судна и без выплаты спасательной вознаграждения.

## **Глава 2. ПОРТОВАЯ БУКСИРОВКА**

### **Статья 229. Понятие договора портовой буксировки**

По договору портовой буксировки буксировщиком за вознаграждение осуществляет ввод в порт или вывод из порта судов и других плавучих объектов, выполнение маневров буксируемого судна, швартовных и других операций в акватории морского порта.

Договор портовой буксировки может быть заключен в устной форме.

### **Статья 230. Управление портовой буксировкой**

Управление портовой буксировкой осуществляет капитан судна (объекта), которое буксируется, если договором не установлено иное. Соглашение о возложении обязанностей управления буксировкой на капитана буксирующего судна, может приходиться только письменными доказательствами.

### **Статья 231. Обязательное использование буксирами**

С целью обеспечения безопасности плавания в акватории порта капитаном морского порта может быть установлено обязательное использование буксиров для входа, выхода и перемещения в акватории порта, выполнение маневров, швартовных и других операций, а также определены условия буксировки.

## **Глава 3. МЕЖПОРТОВАЯ БУКСИРОВКА**

### **Статья 232. Понятие договора межпортовой буксировки**

По договору межпортовой буксировки владелец одного судна (буксира) обязуется за вознаграждение буксировать другое судно или иной плавучий объект из одного порта (пункта) к другому порту (пункта).

### **Статья 233. Форма и содержание договора межпортовой буксировки**

Договор межпортовой буксировки заключается в письменной форме. Договор должен содержать условия о портах (пункты) отправления и назначения, о буксировке, о правах и обязанностях сторон, об ответственности за нарушение договора, о тех особенностях объектов, буксируемых и могут влиять на безопасность буксировки, об иных обстоятельствах, которые стороны считают необходимым оговорить отдельно.

#### **Статья 234. Буксировка между портами Украины**

Буксировка между портами Украины может осуществляться исключительно судами под флагом Украины.

Порядок буксировки между портами Украины, а также буксировки из (в) иностранных портов, выполняется судами под флагом Украины, регулируется настоящим Кодексом.

#### **Статья 235. Управление буксировочной операцией**

Управление межпортовой буксировкой осуществляется капитаном буксирующего судна. Капитан такого судна не имеет права вмешиваться в внутрисудовой жизни судна (объекта), которое буксируется.

#### **Статья 236. Начальник буксировочной операции**

При назначении владельцем буксирующего судна начальником буксировочной операции лица, не являющегося капитаном одного из буксиров, правоотношения этого лица с капитанами буксиров и объекта, буксируемого определяются договором межпортовой буксировки.

#### **Статья 237. Расторжение договора буксировладельцем**

В случае неготовности объекта к буксировке в обусловленные договором сроки после прибытия буксира в пункт отправления владелец буксирующего судна имеет право расторгнуть договор с возложением на собственника объекта, подлежащего буксировке, всех понесенных буксировладельцем расходов, связанных с переходом буксира в пункт отправления и обратным переходом его в порт базирования или иной пункт, расположенный не далее чем порт базирования, а также неполученных доходов (упущенной выгоды).

#### **Статья 238. Расторжение договора владельцем объекта, подлежащего буксировке**

В случае прибытия буксира в пункт отправления в немореходном состоянии, не подготовленным к обусловленного договором буксировки, владелец объекта, подлежащего буксировке, имеет право расторгнуть договор с возложением на



буксировщиком всех понесенных им расходов, а также неполученных доходов (упущенной выгоды).

## **Раздел VIII. МОРСКОЕ СТРАХОВАНИЕ**

### **Глава 1. ДОГОВОР МОРСКОГО СТРАХОВАНИЯ**

#### **Статья 239. Понятие договора морского страхования**

По договору морского страхования страховщик обязуется за обусловленную плату (страховую премию) при наступлении предусмотренных в договоре опасностей или случайностей, которым подвергается объект страхования (страхового случая), возместить страхователю или иному лицу, в пользу которого заключен договор, понесенные убытки.

#### **Статья 240. Доказательства заключения договора морского страхования**

Наличие и содержание договора морского страхования могут быть доведены исключительно письменными доказательствами.

#### **Статья 241. Сфера применения договора морского страхования**

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

#### **Статья 242. Объекты страхования**

Объектом морского страхования может быть любой связанный с мореплаванием имущественный интерес, как: судно, в том числе и такое, что строится, груз, фрахт, плата за проезд, арендная плата, ожидаемая от груза прибыль и требования, обеспечиваемые судном, грузом и фрахтом, заработная плата, другие виды вознаграждения капитана, других лиц судового экипажа, гражданская ответственность судовладельца и перевозчика, а также риск, взятый на себя страховщиком (перестрахование).

Объект страхования должен быть указан в договоре морского страхования.

Договоры морского страхования со страхователями-резидентами и договоры обязательного страхования пассажиров от несчастных случаев, возникающих при морской перевозке, заключаются страховщиками, которые признаны таковыми в соответствии с законодательством Украины, получили в установленном порядке лицензии на осуществление этого вида страхования и являются членами Морского страхового бюро.

Морское страховое бюро осуществляет координацию деятельности страховщиков в области страхования морских рисков и представляет их интересы в международных объединениях страховщиков. Образование Морского страхового бюро и его государственная регистрация осуществляются в порядке, определенном Кабинетом Министров Украины.

### **Статья 243. Информация о степени риска**

В случае заключения договора страхователь обязан сообщить страховщику об обстоятельствах, имеющих существенное значение для определения степени риска и известны или должны быть известны страхователю, а также сведения, запрошенные страховщиком.

Страхователь освобождается от этой обязанности относительно общеизвестных сведений, а также сведений, которые известны или должны быть известны страховщику.

В случае несообщения страхователем соответствующих сведений или сообщение им неверных сведений страховщик вправе отказаться от договора.

### **Статья 244. Страховой полис**

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

### **Статья 245. Страховая премия**

Страхователь обязан выплатить страховщику страховую премию в течение оговоренного срока. К оплате страховой премии договор морского страхования не вступает в силу, если в нем не предусмотрено иное.

### **Статья 246. Договор морского страхования в пользу третьего лица**

Договор морского страхования может быть заключен страхователем в пользу третьего лица, указанного или не указанной в договоре.

В случае заключения договора морского страхования в пользу третьего лица страхователь несет все обязанности по этому договору. Эти же обязанности несет и лицо, в пользу которого и заключен договор, если он заключен по поручению указанного лица или даже без доверенности, но это лицо позже обнаружила по страхованию свое согласие.

В случае страхования в пользу третьего лица страхователь пользуется всеми правами по договору страхования без отдельного поручения.

### **Статья 247. Предъявление полиса страховщику**

В случае выплаты страхового возмещения страховщик вправе потребовать предъявления полиса или другого страхового документа, выданного страховщиком.

### **Статья 248. Отчуждения застрахованного груза**

В случае отчуждения застрахованного груза договор страхования сохраняет силу, причем все права и обязанности страхователя переходят к приобретателю груза.

Если к отчуждению груза страховая премия не была уплачена, обязанность уплатить ее несут как страхователь, так и приобретатель груза. Однако требование оплатить премию не имеет силы в отношении владельца полиса или другого страхового документа, в котором отсутствует указание о том, что премия не уплачена.

### **Статья 249. Отчуждения застрахованного судна**

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.

### **Статья 250. Страховая сума**

В случае заключения договора морского страхования страхователь обязан объявить сумму, на которую он страхует соответствующий интерес (страховая сумма).

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

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

### **Статья 251. Превышения страховой суммы над страховой стоимостью**

Если интерес застрахован у нескольких страховщиков на суммы, вместе превышают его страховую стоимость, все страховщики отвечают только в пределах страховой стоимости, причем каждый из них отвечает пропорционально страховой сумме по заключенному им договору морского

страхования.

### **Статья 252. Сохранение силы договора в случае исключения возможности наступления страхового случая**

Договор морского страхования сохраняет силу, если даже к моменту его заключения возможность убытков, подлежащих возмещению, уже миновала или эти убытки уже возникли. Однако, если страховщик при заключении договора морского страхования знал или должен был знать, что возможность наступления страхового случая исключена, либо страхователь знал или должен был знать об убытках, которые уже произошли и подлежат возмещению страховщиком, выполнение договора страхования не является обязательным для стороны, которой не было известно об этих обстоятельствах.

Страховая премия принадлежит страховщику и в том случае, когда выполнение договора морского страхования для него не является обязательным.

### **Статья 253. Генеральный полис**

По отдельному соглашению (генеральному полису) могут быть застрахованы все грузы, которые страхователь получает или отправляет в течение определенного срока.

### **Статья 254. Обязанности страхователя по генеральному полису**

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

При несообщении 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 мог бы получить, если страхователь не докажет, что несообщение или несвоевременное сообщение сведений не может быть поставлено ему в вину.

Если страхователь умышленно сообщил сведения несвоевременно либо не сообщил им совсем или преднамеренно неправильно обозначил груз или страховую сумму, страховщик имеет право отказать от страхования по генеральному полису. При этом за страховщиком сохраняется право на

страховую премию, которую он мог бы получить в случае добросовестного выполнения в полном объеме страхователем договора морского страхования.

### **Статья 255. Приоритет полиса перед генеральным полисом**

По требованию страхователя страховщик обязан выдать по отдельным отправками грузов, подпадающих под действие генерального полиса, полисы или страховые сертификаты.

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

### **Статья 256. Ущерб, причиненный вследствие умысла страхователя**

Страховщик не отвечает за ущерб, причиненный вследствие умысла или грубой неосторожности страхователя, отправителя, получателя, а также их представителей.

### **Статья 257. Убытки вследствие немореходного состояния судна**

В случае страхования судна страховщик, кроме случаев, указанных в статье 256 настоящего Кодекса, не отвечает за ущерб, причиненный в результате того, что судно было отправлено в немореходном состоянии, если только немореходное состояние не было вызвано его скрытыми недостатками. Страховщик также не отвечает за ущерб, причиненный в результате ветхости судна и его принадлежностей, их изношенности от времени или обычного пользования, а также за убытки, возникшие вследствие загрузки, с ведома страхователя или его представителя, но без ведома страховщика, веществ и предметов, опасных в отношении взрыва и самовозгорания, если договором страхования не предусмотрено иное.

### **Статья 258. Убытки от природных свойств груза**

В случае страхования груза или ожидаемой прибыли страховщик, кроме случаев, указанных в статье 256 настоящего Кодекса, не отвечает за ущерб, причиненный от природных свойств самого груза (внутреннего порчи, убыли, ржавчины, плесени, утечки или поломки, самовозгорания и т.д.), а также за убытки, возникшие вследствие ненадлежащего упаковки.

### **Статья 259. Освобождение страховщика от ответственности при страховании фрахта**

При страховании фрахта применяются правила статей 256, 257 и 258 настоящего Кодекса.

### **Статья 260. Ядерный ущерб**

Страховщик не отвечает за ущерб, причиненный в результате действия ядерного взрыва, радиации или радиоактивного заражения, если иное не установлено правилами настоящего Кодекса.

### **Статья 261. Военные риски, пиратские действия, арест**

Страховщик не отвечает за убытки, возникшие вследствие разного 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 требованию военных или гражданских властей.

### **Статья 262. Сообщение страхователя об изменении страхового интереса**

Страхователь обязан немедленно, как только это станет ему известно, сообщить страховщику о любом существенном изменении, которое произошло с объектом или относительно объекта страхования (перегрузка, изменение способа перевозки, порта разгрузки, отклонения от обусловленного или обычного пути, оставление на зимовку и т.д.).

Изменение, увеличивает опасность, 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 263. Предотвращения или уменьшения убытков**

При наступлении страхового случая страхователь обязан принять все зависящие от него меры для предотвращения и уменьшения убытков. Он должен немедленно известить страховщика о наступлении страхового случая и соблюдать его указания, если такие указания будут страховщиком сообщены.

Страховщик освобождается от ответственности за убытки, возникшие вследствие того, что страхователь умышленно или по грубой неосторожности не принял мер для предотвращения или уменьшения убытков.

### **Статья 264. Обеспечение взносов, связанных с общей аварией**

Страховщик обязан по требованию страхователя предоставить в пределах страховой суммы обеспечения уплаты взносов по общей аварии.

### **Статья 265. Охрана страхователем интересов страховщика при общей аварии**

При составлении диспаши с общей аварии страхователь обязан охранять интересы страховщика.

### **Статья 266. Освобождение страховщика от обязательств по договору**

В случае наступления страхового случая страховщик имеет право путем уплаты полной страховой суммы освободить себя от дальнейших обязанностей по договору морского страхования. Он однако обязан сообщить страхователя о своем намерении воспользоваться этим правом в течение семи дней со дня получения от последнего сообщения о страховом случае и его последствиях и, кроме того, обязан возместить расходы, произведенные страхователем исключительно с целью предотвращения или уменьшения убытков до получения им указанного уведомления страховщика.

В случае уплаты страховой суммы в случае, предусмотренном настоящей статьей, страховщик не приобретает права на застрахованное имущество.

### **Статья 267. Возмещение страховщиком расходов страхователя**

Страховщик обязан возместить страхователю необходимые расходы, сделанные последним с целью предотвращения или уменьшения убытков, за которые отвечает страховщик, а также расходы, произведенные для выполнения указаний страховщика (статья 263 настоящего Кодекса), для выяснения и установления размера убытков, подлежащих возмещению страховщиком, и для составления диспаши с общей аварии.

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

### **Статья 268. Ограничение ответственности страховой суммой**

Страховщик отвечает за убытки только в пределах страховой суммы. Однако расходы, указанные в статье 266 настоящего Кодекса, а также взносы по общей аварии возмещаются страховщиком независимо от того, что они вместе с возмещением убытков могут превысить страховую сумму.

Страховщик отвечает за убытки, причиненные несколькими страховыми случаями, которые произошли один за другим, даже при условии, что общая сумма таких убытков превысит страховую сумму.

### **Статья 269. Суброгация**

В случае уплаты страховой суммы, за исключением случая, предусмотренного статьей 266 настоящего Кодекса, к страховщику с его согласия переходят:

- 1) все права на застрахованное имущество - в случае страхования на полную стоимость;
- 2) право на долю застрахованного имущества пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости - в случае страхования на неполную стоимость.

### **Статья 270. Пропажа судна без вести**

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

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

По договору морского страхования судна на время страховщик отвечает за пропажу судна без вести, если последнее сообщение о судне получено до истечения срока договора и если страховщик не докажет, что судно пропало без вести до истечения этого срока.

### **Статья 271. Абандон**

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

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

Соглашение сторон, противоречащее правилам настоящей статьи, недействительно.

### **Статья 272. Заявление об абандоне**

Заявление о абандоне должно быть сделано страховщику в течение шести месяцев с момента окончания сроков (наступления обстоятельств), указанных в статьях 270 и 271 настоящего Кодекса.



С окончанием шестимесячного срока страхователь теряет право на абандон, но может требовать возмещения убытков на общих основаниях.

Заявление о абандон не может быть сделано страхователем условно и не может быть взято обратно.

Соглашение сторон, противоречащее правилам настоящей статьи, недействительно.

### **Статья 273. Отмена абандона**

Если после получения от страховщика возмещения выяснится, что судно не погибло или захваченное судно или груз будут освобождены, страховщик может требовать, чтобы страхователь, оставив себе имущество (статья 270 и пункт 4 статьи 271 настоящего Кодекса), вернул страховое возмещение, за исключением возмещения частичного ущерба, если страхователь его испытал.

### **Статья 274. Право страховщика в отношении третьих лиц**

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

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

### **Статья 275. Передача страховщику доказательств**

В случаях, предусмотренных статьями 269, 271 и 274 настоящего Кодекса, страхователь обязан передать страховщику все документы и доказательства и сообщить ему все сведения, необходимые для осуществления страховщиком прав, которые перешли к нему.

### **Статья 276. Получение возмещения от третьих лиц**

Если страхователь получил возмещение убытков от третьих лиц, страховщик оплачивает только разницу между суммой, подлежащей для уплаты по условиям договора морского страхования, и суммой, полученной от третьих лиц.

## **Раздел IX. ЧРЕЗВЫЧАЙНЫЕ МОРСКИЕ СОБЫТИЯ**

## **Глава 1. ОБЩАЯ АВАРИЯ**

### **Статья 277. Понятие общей аварии**

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

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

Под фрахтом в этой главе понимается также плата за перевозку пассажиров и их багажа.

### **Статья 278. Применение права в случае общей аварии**

Отношения, связанные с общей аварией, регулируются законодательством государства, в порту которого судно закончило рейс после происшествия, вызвавшего общую аварию, если иное не установлено соглашением сторон.

Если все лица, интересы которых затрагивает общая авария, относятся к Украине, применяется законодательство Украины.

Порядок распределения общей аварии, если она распределяется в Украине, регулируется правилами настоящего Кодекса.

### **Статья 279. Убытки, относящиеся к общей аварии**

К общей аварии в случае признаков, указанных в статье 277 настоящего Кодекса, в частности, относятся:

- 1) убытки 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;
- 2) убытки, причиненные судну или грузу во время тушения пожара на судне, включая убытки от совершенного с этой целью затопления судна загорелось;
- 3) убытки, причиненные намеренной посадкой судна на мель и снятием такого судна с мели;
- 4) убытки от повреждения двигателей, других машин или котлов судна, находящегося на мели, причиненные попыткой снять судно с мели;

- 5) чрезвычайные расходы, связанные с перегрузкой груза, топлива или предметов снабжения из судна в лихтеры, с наймом лихтеров и с обратной загрузкой на судно, сделанные в случае посадки судна на мель;
- 6) убытки от повреждения или гибели груза, топлива или предметов снабжения, причиненные перемещением их на судне, выгрузкой из судна, обратной загрузкой и укладкой, а также при хранении в тех случаях, когда сами расходы на выполнение этих операций признаются общей аварией;
- 7) расходы, произведенные с целью получения помощи как по договору о спасении, так и без него, в той мере, в какой спасательные операции осуществлялись с целью предотвращения опасности для судна, фрахта и груза;
- 8) убытки от загрязнения окружающей природной среды, возникшее вследствие общей аварии;
- 9) потеря фрахта, вызванная потерей груза, в тех случаях, когда утрата груза возмещается в порядке распределения общей аварии, при этом с фрахта исключаются расходы, которые были бы сделаны перевозчиком груза для его получения, но вследствие пожертвования сделаны не были.

#### **Статья 280. Расходы, приравненные к общей аварии**

К общей аварии также принадлежат или приравниваются:

- 1) расходы, вызванные вынужденным мероприятием судна в место убежища или возвращением в порт отправления в результате несчастного случая или любой другой чрезвычайной обстоятельства, вызвала необходимость такой меры или возврат ради общей безопасности;
- 2) расходы, связанные с выходом судна с первоначальным грузом или его частью с места хранилища или из порта отправления, куда оно было вынуждено вернуться;
- 3) расходы, связанные с перемещением груза, топлива или предметов снабжения в порту отправления, мероприятия или месте хранилища, сделанные ради общей безопасности или для получения возможности починить судовые повреждения, вызванные несчастным случаем или другими чрезвычайными обстоятельствами, если эти починки были необходимы для безопасного продолжения рейса;
- 4) расходы на хранение, включая обоснованное страхование, на обратную загрузку и укладки груза, топлива или предметов снабжения, выгруженных или перемещенных при обстоятельствах, указанных в пункте 3 настоящей статьи; но

если судно признано непригодным к плаванию, если оно не продлило своего первоначального рейса, расходы на хранение принимаются на общую аварию до даты признания судна непригодным к плаванию или отказа от рейса или до даты окончания выгрузки груза, если судно будет признано непригодным к плаванию или отказалось от рейса до такой даты;

5) расходы на заработную плату и содержание судового экипажа, на топливо и предметы снабжения, сделанные в связи с продолжением данного рейса в результате захода судна в место убежища или возвращения его в порт отправления при обстоятельствах, указанных в пунктах 1 и 3 статьи; однако если судно признано непригодным к плаванию или если оно не продлило начального рейса, такие расходы принимаются на общую аварию до даты признания судна непригодным к плаванию или отказа от рейса или до даты завершения выгрузки груза, если судно было признано непригодным к плаванию или отказалось от рейса до такой даты;

6) расходы на заработную плату и содержание судового экипажа, возникшие во время задержки судна в интересах общей безопасности в любом месте в результате несчастного случая или другого чрезвычайного обстоятельства, или для ремонта повреждений, причиненных таким обстоятельством, если ремонт повреждений необходимо для безопасного продолжения рейса. Расходы на топливо, предметы снабжения и портовые расходы, возникшие во время задержки, возмещаются в порядке распределения общей аварии, за исключением расходов, возникших из-за ремонта, не принимаются на общую аварию;

7) предусмотрены в пунктах 1-6 настоящей статьи расходы, вызванные необходимостью перехода судна с места хранилища в другое место из-за невозможности осуществить ремонт в первом месте хранилища, а также расходы на такой переход, включая временный ремонт и буксировку;

8) стоимость временного ремонта судна, проведенного с целью общей безопасности в порту отправления, захода или в месте хранилища, а также стоимость временного ремонта повреждений, принимаемых на общую аварию; однако стоимость временного устранения случайных повреждений, необходимых только для завершения данного рейса, возмещается только в пределах тех предотвращенных расходов, которые были бы отнесены к общей аварии, если бы это устранение не было выполнено;

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

### **Статья 281. Распределение общей аварии**

Общая авария распределяется в порядке, определенном статьей 277 настоящего Кодекса, и в том случае, когда опасность, повлекшей чрезвычайные расходы или пожертвования, возникла по вине лица, имеющего имущественный интерес в отношении судна, фрахта или груза. Однако такое распределение не лишает других участников общей аварии права на взыскание с ответственного лица понесенных убытков, равно как и не лишает это лицо возможных средств защиты.

### **Статья 282. Груз неуказанный или указанный неправильно**

Убытки от повреждения или гибели грузов, погруженных на судно без ведома судовладельца или его агентов, а также от повреждения и гибели грузов, намеренно были сданы для перевозки под неправильным наименованием, а не распределяются в порядке, указанном в статье 277 настоящего Кодекса. Однако если эти грузы были спасены, их владельцы обязаны участвовать на общих основаниях в вкладах, связанных с общей аварией.

Владельцы грузов, стоимость которых в момент сдачи для перевозки была указана ниже их действительной стоимости, участвуют во вкладах, связанных с общей аварией, в соответствии с действительной стоимостью грузов, но получают возмещение убытков только в соответствии с их указанной стоимостью.

### **Статья 283. Убытки от повреждения судна**

Убытки, подлежащие возмещению в порядке распределения общей аварии, от повреждения судна, его машин и оборудования определяются:

- 1) в случае ремонта или замены частей судна - действительной стоимостью ремонта или замены;
- 2) в других случаях - уменьшением стоимости, вызванным повреждением, не превышающих оценку стоимости ремонта.

В тех случаях, когда старые материалы или части заменяются новыми на судне, возраст которого превышает пятнадцать лет, из стоимости ремонта, принимаемого на общую аварию, делаются скидки "за новое вместо старого" в размере одной трети.

В случае действительной или полной конструктивной гибели судна сумма, подлежащая возмещению, связанном с общей аварией, состоит из разницы между оценочной стоимостью судна в неповрежденном состоянии за вычетом от нее оценочной стоимости ремонта повреждений, не относящаяся на общую аварию,

и стоимостью судна в поврежденном состоянии, может быть определена чистой выручкой от продажи, если судно продано.

#### **Статья 284. Определение стоимости пожертвованного груза**

Убытки от повреждения или потери пожертвованного груза возмещаются в порядке распределения общей аварии, определяются в соответствии со стоимостью на момент разгрузки, которая определяется по счету, выставленному получателю груза, а при отсутствии счета - по его отгрузочной стоимости. Стоимость на момент разгрузки включает стоимость страхования и фрахта, кроме тех случаев, когда фрахт находится на риске других интересов, чем груз.

В случае продажи поврежденного груза убытки, возмещаются, определяются разницей между его стоимостью в неповрежденном состоянии, определяемой в соответствии с частью первой настоящей статьи, и чистой выручкой от его продажи.

#### **Статья 285. Возмещение убытков**

На сумму расходов, возмещаемых по общей аварии (кроме заработной платы и содержание экипажа, а также стоимости топлива и предметов поставки, не замененных во время рейса), начисляются два процента в пользу стороны, совершившей эти расходы.

#### **Статья 286. Исчисления размера возмещения**

На сумму расходов и другие суммы, возмещаемые в порядке распределения общей аварии, начисляется 7 процентов годовых с момента, когда эти расходы были проведены до окончания составления диспаши. Однако если в порядке возмещения расходов, связанных с общей аварией, и убытков были сделаны любые выплаты до окончания составления диспаши, проценты на уплаченные суммы начисляются по день их уплаты.

#### **Статья 287. Определение общей стоимости имущества**

Контрибуционных взносов, связанные с общей аварией, отчисляются из действительной чистой стоимости имущества на момент окончания рейса, за исключением взносов за груз, отчисляются из стоимости груза на момент разгрузки, которая определяется по счету, выставленному получателю груза, а при отсутствии счета - с отгрузочной стоимости. Стоимость груза включает стоимость страхования и фрахта, кроме случаев, когда фрахт находится на риске других интересов, чем груз, за вычетом из нее стоимости потери или повреждения, причиненных грузу до момента разгрузки включительно.

Стоимость судна определяется без учета положительного или отрицательного эффекта бербоут- или тайм-чартера.

До сих стоимости добавляется сумма, возмещается по общей аварии по пожертвования имущества, если только эта сумма уже не включена. При этом из суммы фрахта или проездной платы, находящиеся на риске судовладельца, исключается заработная плата и расходы на содержание экипажа, не пришлось бы платить, если бы судно и груз полностью погибли при обстоятельствах, вызвавших общую аварию, и которые не были отнесены к общей аварии.

Кроме того, из стоимости имущества исключаются все дополнительные расходы, произведенные в отношении этого имущества после общей аварии, за исключением расходов, относящихся к общей аварии.

Груз и собственное имущество пассажиров, на которое коносамент не было выдано, не участвуют во вкладах, связанных с общей аварией.

### **Статья 288. Диспашеры**

Наличие общей аварии устанавливается и расчет по ее распределению (диспаша) составляется по заявлению заинтересованных лиц диспашерами.

### **Статья 289. Бремя доказывания**

Сторона, которая требует распределения общей аварии обязана доказать, что заявленные убытки или расходы действительно должны быть признаны общей аварией.

Все материалы, на основании которых составляется диспаша, должны быть доступны для осмотра и диспашер по требованию заинтересованных лиц обязан за их счет выдать им заверенные копии этих материалов.

### **Статья 290. Сбор за составление диспаши**

За составление диспаши взимается сбор, который включается в диспашу и распределяется между всеми заинтересованными лицами пропорционально долям их участия в общей аварии. Размер и порядок взимания сбора устанавливаются центральным органом исполнительной власти, обеспечивающим формирование государственной политики в сфере транспорта, по согласованию с центральным органом исполнительной власти, обеспечивающим формирование государственной политики экономического развития.

### **Статья 291. Оспаривание диспаши**

Заинтересованные лица могут оспорить диспашу в судебном порядке в течение шести месяцев со дня получения диспашы с обязательным уведомлением об этом диспашера путем направления ему копии искового заявления.

### **Статья 292. Выполнение диспашы**

Если диспаша не обжалована в сроки, предусмотренные статьей 291 настоящего Кодекса, или оспорена, но оставлена судом в силе, взыскание по ней может быть сделано на основании исполнительной надписи нотариуса. Для совершения исполнительной надписи нотариуса должны быть предъявлены диспаша и справка диспашера о том, что диспаша не отменена и не изменена судом.

### **Статья 293. Применение обычаев**

В процессе определения вида аварии, вычисления размеров общей аварии и составления диспашы диспашер в случае неполноты закона руководствуется международными обычаями торгового мореплавания.

## **Глава 2. ОТДЕЛЬНАЯ (НЕОБЩЕЯ) АВАРИЯ**

### **Статья 294. Понятие отдельной (необщей) аварии**

Убытки, которые не подпадают под действие статей 277, 279, 280 настоящего Кодекса, признаются отдельной (необщей) 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 295. Убытки, которые не признаются общей аварией**

Не признаются общей аварией даже при наличии признаков, указанных в статье 277 настоящего Кодекса:

- 1) стоимость выброшенного за борт груза, самозайнявша, и перевозимого груза на судне не в соответствии с правилами и обычаями торгового мореплавания;
- 2) убытки, причиненные (любым образом) во время тушения пожара на борту судна, в результате действия дыма или согревания;
- 3) убытки, причиненные обрушиванием обломков или частей судна, снесенных или утерянных в результате несчастного случая к проведению пожертвований с целью избавления от общей опасности;
- 4) расходы, связанные с перемещением или выгрузкой груза, топлива или предметов снабжения в порту отправления или мероприятия или в месте хранилища, когда повреждения судна обнаружено в порту отправления или



мероприятия при условии, что в течение рейса не произошло никакого несчастного случая или другого чрезвычайного события, связанного с таким повреждением, а также если такие расходы были проведены исключительно с целью перезаключения груза за смещения в процессе рейса, если только такое перезаключения не является необходимым ради общей безопасности;

5) расходы на заработную плату и содержание судового экипажа, на топливо и предметы снабжения, сделанные за период ремонта повреждения судна, даже если ремонт необходим для безопасного продолжения рейса в случаях, когда повреждения судна обнаружено в порту отправления или захода, при условии, что в течение рейса не произошло никакого несчастного случая, связанного с таким повреждением;

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

### **Глава 3. ВОЗМЕЩЕНИЕ УБЫТКОВ ОТ СТОЛКНОВЕНИЯ СУДОВ**

#### **Статья 296. Применение права в случае столкновения судов**

Отношения, связанные с возмещением убытков от столкновения судов во внутренних водах или территориальном море, регулируются законодательством государства, где произошло столкновение.

Если столкновение произошло в открытом море и спор в связи со столкновением рассматривается в Украине, применяются правила статей 297-304 настоящего Кодекса.

Если все суда, столкнувшихся плавающих под одним флагом и не затрагивают интересов третьей стороны, применяется законодательство государства флага этих судов независимо от того, где произошло столкновение.

#### **Статья 297. Сфера применения возмещения убытков от столкновения судов**

Правила настоящей главы применяются в случае столкновения в морских или других водах морских судов, а также морских судов и судов внутреннего плавания.

Для целей настоящей главы к столкновению судов приравниваются случаи, когда убытки причинены одним судном другому или лицам, груза или иному имуществу, находящихся на судне, выполнением или невыполнением маневра или несоблюдением правил судоходства, даже если при этом не случилось физического столкновения судов.

Никакое положение настоящей главы не влияет на ответственность любого лица, следует из любого договора, а также на право лица ограничить ответственность согласно правилам настоящего Кодекса.

### **Статья 298. Последствия столкновения в случае отсутствия вины**

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

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

### **Статья 299. Столкновение по вине одного судна**

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

### **Статья 300. Столкновение по вине всех судов, которые столкнулись**

Если столкновение вызвано виной всех судов, столкнулись, то ответственность каждой из сторон определяется в соответствии со степенью вины. В случае невозможности установить степень вины каждой из сторон ответственность распределяется между ними поровну.

### **Статья 301. Вина судна в столкновении**

Ни одно из судов, столкнувшихся нельзя считать виновным, пока не будет доказана его вина.

### **Статья 302. Солидарная ответственность**

В случаях, указанных в статье 300 настоящего Кодекса, судовладельцы отвечают солидарно перед третьими лицами за убытки, возникшие вследствие смерти или повреждения здоровья людей, причем судовладелец, уплативший сумму большую, чем ему положено, имеет право обратного требования к другим судовладельцам.

Все остальные причиненные в этих случаях третьим лицам убытки возмещаются в соответствии со статьей 300 настоящего Кодекса, но без солидарной ответственности.

### **Статья 303. Столкновение по вине лоцмана**

Ответственность, установленная статьями 299, 300, 302 настоящего Кодекса, наступает и в том случае, когда столкновение произошло по вине лоцмана или службы регулирования движения судов.

## **Глава 4. ВОЗМЕЩЕНИЕ УЩЕРБА ОТ ЗАГРЯЗНЕНИЯ**

### **Статья 304. Ответственность владельца судна за загрязнение**

Владелец судна отвечает за ущерб от загрязнения, причиненный вследствие утечки из его судна или сброса с него нефти или других веществ, вредных для здоровья людей или живых ресурсов моря (далее загрязняющие вещества), за исключением случаев, предусмотренных статьей 306 настоящего Кодекса.

Ущерб от загрязнения - это вред, причиненный за пределами судна загрязняющими веществами морской среде, побережью или любым другим объектам (судам, рыбопромысловым орудием и т.д.). Она включает также стоимость разумных мер, принятых любым лицом после события, которое могло повлечь или повлекла утечка или сброс загрязняющих веществ, для предотвращения или уменьшения ущерба от загрязнения, а также убытки, причиненные вследствие принятия таких мер.

### **Статья 305. Освобождение от ответственности**

Владелец судна не отвечает за ущерб от загрязнения, если докажет, что этот вред произошел в результате:

- 1) действия непреодолимых сил;
- 2) военных действий, враждебных действий или народных волнений;
- 3) поведения третьих лиц, действовавших с намерением причинить вред;
- 4) неисправности огней и других навигационных средств, произошедшей вследствие небрежности или других неправомерных действий властей, которые отвечают за поддержание этих средств в порядке;
- 5) аварийного сброса хозяйственно-фекальных вод или мусора вследствие неприятия их портом в установленный срок после своевременного представления судном соответствующего заявления;
- 6) представление отправителем недостоверной информации об опасном грузе.

### **Статья 306. Загрязнение вследствие умысла или небрежности потерпевшего**

Если владелец судна докажет, что ущерб от загрязнения моря возникла полностью или частично вследствие умысла или небрежности потерпевшего, то в зависимости от степени вины потерпевшего размер возмещения должен быть уменьшен или в возмещении ему вреда должно быть отказано.

### **Статья 307. Загрязнение несколькими судами**

Если ущерб от загрязнения вызвана утечкой или сбросом загрязняющих веществ из нескольких судов, владельцы этих судов вместе отвечают за весь ущерб, если невозможно определить ответственность каждого судовладельца отдельно.

### **Статья 308. Ограничение ответственности**

Ответственность владельца судна вместимостью не более 5000 единиц за ущерб от загрязнения в результате утечки или сброса загрязняющих веществ с его судна ограничивается относительно одного события или нескольких событий, вызванных одной и той же причиной, общей суммой три миллиона расчетных единиц, а для судна, вместимость которого превышает указанную выше, добавляется 420 расчетных единиц за каждую последующую единицу вместимости.

Под вместимостью судна в этой статье имеется в виду чистая вместимость с добавлением к ней объема машинного отделения. Если вместимость судна невозможно определить по обычным правилам обмера, то вместимость судна считается тождественной сорока процентам выраженной в тоннах веса нефти и других веществ, которые судно может перевозить.

### **Статья 309. Обеспечение ответственности владельца судна**

Владелец судна, перевозящего наливом в качестве груза более 2000 тонн нефти, должен застраховать или иным способом обеспечить (путем получения банковской или другой гарантии) свою ответственность за вред, причиненный от загрязнения.

Иск о возмещении ущерба от загрязнения нефтью может быть предъявлен непосредственно страховщику или другому лицу, которое предоставило обеспечение ответственности собственника судна. Лицо, которому подан такой иск, вправе в соответствии со статьей 308 настоящего Кодекса ограничить свою ответственность, если ответственность владельца согласно статье 350 этого Кодекса не может быть ограничено. Ответчик по такому иску вправе выдвигать против требований потерпевшего возражения, на которые мог бы сослаться сам собственник судна, кроме ссылок на неплатежеспособность владельца судна или ликвидацию его предприятия. Ответчик освобождается от ответственности также, если докажет, что вред от загрязнения нефтью является результатом

умышленной вины самого владельца судна. По требованию ответчика владелец судна должен быть привлечен к участию в деле в качестве ответчика.

### **Статья 310. Свидетельство об обеспечении ответственности**

Судно, перевозящее наливом в качестве груза более 2000 тонн нефти, должно иметь соответствующее действительное свидетельство, удостоверяющее, что ответственность владельца судна за причиненный ущерб от загрязнения нефтью обеспечена в соответствии со статьей 309 настоящего Кодекса. Условия и порядок выдачи, проверки и признание этого свидетельства устанавливаются центральным органом исполнительной власти, обеспечивающим формирование государственной политики в сфере транспорта, в соответствии со статьей 3 настоящего Кодекса.

### **Статья 311. Исключение ограничения ответственности**

К ответственности за причиненный ущерб от загрязнения, предусмотренной в этой главе, соответственно применяются статьи 350, 354, 355, 356, 357 настоящего Кодекса.

### **Статья 312. Понятие нефти**

Под нефтью в статьях 309 и 310 настоящего Кодекса понимается любая нефть, в том числе сырая нефть, мазут, тяжелое дизельное топливо и масла, а также китовый и рыбий жир.

## **Глава 5. ВОЗМЕЩЕНИИ ЯДЕРНОГО УЩЕРБА**

### **Статья 313. Понятие ядерного ущерба**

Оператор ядерного судна отвечает за ядерный ущерб, причиненный в результате ядерного инцидента с ядерным судном, кроме случаев, указанных в части первой статьи 316 настоящего Кодекса.

Ядерный ущерб означает 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 с целью предотвращения вреда или уменьшения ее размера.

Если наряду с ядерным причинен иной вред, который не может быть отделена от ядерного, то вся причинен вред признается ядерной.

Ядерной ущербом не является вред, причиненный самому ядерному судну, его оборудованию, топливу и запасам продовольствия.

Ядерным инцидентом признается событие или ряд событий, которые обусловлены одной и той же причиной и причинили вред, подпадает под признаки, указанные в частях второй и третьей настоящей статьи.

#### **Статья 314. Применение права в случае ядерного ущерба**

Правила настоящей главы применяются в случае причинения ядерного ущерба судном, оборудованным ядерной установкой (далее - ядерное судно), на территории Украины, включая территориальное море, а также в случае причинения ядерным судном, плавающим под Государственным флагом Украины, ядерного ущерба в исключительной морской экономической зоне.

#### **Статья 315. Ответственность оператора ядерного судна**

Кроме случаев, предусмотренных в статье 320 настоящего Кодекса, ответственность за причинение ядерного вреда несет исключительно оператор ядерного судна.

Оператором ядерного судна является юридическое или физическое лицо, уполномоченное государством, под флагом которой плавает судно, эксплуатировать ядерное судно, или государство, непосредственно эксплуатирует такое судно.

#### **Статья 316. Освобождение от ответственности**

Оператор ядерного судна обязан возместить ядерный ущерб, если не докажет, что вред возник вследствие военных действий, враждебных действий или народных волнений, непреодолимых сил природы.

Если оператор докажет, что ядерный ущерб полностью или частично возникла вследствие умысла потерпевшего, оператор освобождается полностью или частично от ответственности перед таким пострадавшим.

#### **Статья 317. Регрессное требование**

Оператор ядерного судна, возместил ядерный ущерб, вправе заявить о регрессное требование:

- 1) лицу, умышленно причинила ядерный ущерб;
- 2) лицу, которое осуществляло операцию с поднятием затонувшего ядерного судна без согласия оператора или государства, под флагом которого плавало

судно, если вред является следствием виновных действий такого лица.

Регрессный иск может быть заявлен также лицу, взявшему на себя обязанность возместить ядерный ущерб по ее договору с оператором ядерного судна. В случаях, предусмотренных этой статьей, регрессное требование может быть предъявлено также лицом, которое возместило ядерный ущерб потерпевшим в соответствии со статьей 323 настоящего Кодекса.

### **Статья 318. Ограничение ответственности**

Ответственность оператора ядерного судна за ядерный ущерб, причиненный в результате одного ядерного инцидента с данным судном, ограничивается суммой 99,75 миллиона расчетных единиц, включая судебные издержки.

Если в результате ядерного инцидента заявляются требования о возмещении вреда, причиненного как личности, так и имуществу, из суммы, установленной в части первой этой статьи, одна часть суммы в размере 69,825 миллиона расчетных единиц предназначается исключительно для оплаты требований о возмещении вреда, причиненного лицу, а остальная часть суммы в размере 29,925 миллиона расчетных единиц предназначается для оплаты требований о возмещении вреда, причиненного имуществу. Если в первой части суммы окажется недостаточно для оплаты требований о возмещении вреда, причиненного лицу, неуплаченный остаток таких требований подлежит пропорциональной уплате из второй части суммы наравне с требованиями о возмещении вреда, причиненного имуществу.

Суммы, предназначенные для оплаты требований, распределяются между истцами пропорционально доказанным размерам их требований.

### **Статья 319. Солидарная ответственность**

Несколько операторов ядерных судов, совместно причинившие ядерный ущерб, отвечают солидарно. Однако ответственность оператора ядерного судна, против которого совершено иск о возмещении ядерного ущерба в полном объеме, не может превышать предела, установленного в части первой статьи 318 настоящего Кодекса.

Оператор ядерного судна, возместил ущерб в соответствии с частью первой настоящей статьи, имеет право получить от других операторов ядерных судов возмещения пропорционально размеру причиненного каждым из них вреда, а если это невозможно установить, то равными долями.

### **Статья 320. Ответственность владельца ядерного судна**

При нанесении ядерного ущерба ядерным судном, на эксплуатацию которого на момент ядерного инцидента не было выдано разрешение государством, под флагом которого плавало судно, ответственность возлагается на владельца ядерного судна. В этом случае ограничения ответственности оператора ядерного судна на основании статьи 318 настоящего Кодекса не применяется.

### **Статья 321. Социальные гарантии**

Если в результате ядерного инцидента причинен вред лицу работника оператора в связи с выполнением им своих трудовых (служебных) обязанностей, ответственность согласно положению этой статьи несет оператор ядерного судна. Он обязан также платить за потерпевшего страховые взносы. Выплата возмещения лицу, получающему помощь или пенсию по специальному страхованию, производится в порядке, предусмотренном действующим законодательством Украины.

### **Статья 322. Свидетельство об обеспечении ответственности оператора**

Ядерное судно должно иметь соответствующее действительное свидетельство, подтверждающее, что ответственность оператора ядерного судна в случае ядерного ущерба обеспечена согласно статье 318 настоящего Кодекса. Условия и порядок выдачи, проверки и признание этого свидетельства устанавливаются центральным органом исполнительной власти, обеспечивающим формирование государственной политики в сфере транспорта, на основании статьи 3 настоящего Кодекса.

### **Статья 323. Иск о возмещении ядерного ущерба**

Иск о возмещении ядерного ущерба может быть предъявлен непосредственно к страховщику или другому лицу, предоставившего финансовое обеспечение оператору ядерного судна.

При совершении иска о возмещении ядерного ущерба оператору ядерного судна страховщик или другое лицо, предоставившее финансовое обеспечение оператору, имеет право принять участие в судебном процессе.

### **Статья 324. Фонд обеспечения ограниченной ответственности**

В тех случаях, когда размер причиненного ядерного ущерба превышает предел ответственности оператора ядерного судна, установленный частью первой статьи 318 настоящего Кодекса, по требованию оператора ядерного судна, истца или органа, выдавшего разрешение на эксплуатацию ядерного судна, при рассмотрении дела в судебном порядке создается фонд для обеспечения ограниченной ответственности в размере этой границы путем внесения



оператором в суд денежных сумм (депозит) или предоставления иного обеспечения, что признается судом приемлемым и достаточным.

### **Статья 325. Пределы ответственности судовладельца**

К ответственности оператора ядерного судна за ядерный ущерб, предусмотренная в этой главе, применяются часть вторая статьи 352, а также статьи 354 и 357 настоящего Кодекса.

## **Глава 6. ВОЗНАГРАЖДЕНИЯ ЗА СПАСЕНИЕ НА МОРЕ**

### **Статья 326. Сфера применения правил вознаграждения за спасение на море**

Правила настоящей главы применяются в случае спасения морских судов, находящихся в опасности, а также в случае спасения морскими судами судов внутреннего плавания или любых других плавающих объектов или таких, буксируемых независимо от того, в каких водах имело место спасения в том случае, когда рассмотрение спора по вопросам спасения происходит в Украине.

Правила настоящей главы не применяются в отношении закрепленных или плавающих платформ, прибрежных буровых установок, когда такие платформы или установки находятся на месте работы, связанной с исследованием, эксплуатацией или разработкой минеральных ресурсов морского дна.

### **Статья 327. Применение права в случае спасения**

Если судно, которое спасало, и спасенное судно плавают под флагом одного государства, применяется законодательство этого государства.

При распределении вознаграждения за спасение между собственником и экипажем судна, спасало, а также между членами экипажа применяется законодательство государства, под флагом которого плавало судно.

### **Статья 328. Право на вознаграждение**

Любая из полезным результатом действие по спасению судна, подверглось опасности, грузов и других предметов, находящихся на нем, а также по сохранению фрахта и платы за перевозку пассажиров и багажа или иного имущества, равно как и окружающей природной среды дает право на получение определенного вознаграждения.

### **Статья 329. Запрет спасения**

Услуги, предоставляемые несмотря на ясную и разумную запрет собственника или капитана по спасению судна или любого другого имущества, не находящегося и не находилось на борту судна и подверглось опасности, не дают права на вознаграждение.

### **Статья 330. Спасения людей**

От спасенных людей не требуется никакого вознаграждения. Спаситель людей, который принял участие в предоставлении услуг в связи с аварией, обусловила необходимость спасения, имеет право на справедливую долю в надлежащей спасителю сумме за спасение судна или иного имущества либо предотвращение или уменьшение ущерба окружающей среде.

### **Статья 331. Спасание судна того же судовладельца**

Вознаграждение уплачивается и в том случае, когда судно, которое предоставило услуги по спасению, принадлежит владельцу спасенного судна.

### **Статья 332. Размер вознаграждения**

Размер вознаграждения определяется соглашением сторон, а при отсутствии соглашения - судом, хозяйственным судом или Морской арбитражной комиссией. Любая сделка о спасении, которое было заключено в момент и под влиянием опасности, может быть по требованию одной из сторон признано недействительным или изменено в судебном порядке, если будет признано, что условия соглашения являются несправедливыми.

Размер вознаграждения может быть уменьшен или в вознаграждении может быть отказано, если спасатель по своей вине вызвал необходимость спасения или совершил кражу, присвоил имущество или совершил другие противоправные действия.

### **Статья 333. Критерии установления вознаграждения**

Вознаграждение устанавливается в целях поощрения спасательных операций с учетом следующих критериев (независимо от порядка, в котором они изложены):

- 1) спасенная стоимость судна и другого имущества;
- 2) мастерство и усилия спасателей в предотвращении или уменьшении ущерба окружающей среде;
- 3) степень успеха, достигнутого спасителем;
- 4) характер и степень опасности;

- 5) мастерство и усилия спасателей в спасании судна, другого имущества, людей;
- 6) затраченное спасителем время, понесенные им расходы и убытки;
- 7) риск ответственности и другой риск, на которые подвергался спаситель или оборудования;
- 8) скорость предоставления услуг;
- 9) наличие и использование судов или другого оборудования, предназначенных для спасательных операций;
- 10) состояние готовности и эффективность оборудования спасителя и его стоимость.

Установлено вознаграждение выплачивается всеми лицами, заинтересованными в судне и другом имуществе, пропорционально их соответствующей спасенной стоимости. В случае выплаты вознаграждения одной из этих лиц она имеет право регресса к другим заинтересованным лиц в размере их соответствующих долей.

#### **Статья 334. Максимальный размер вознаграждения**

Вознаграждение, за исключением любых процентов и возмещаемых судебных или арбитражных расходов, которые могут подлежать уплате в связи с этим, не может превышать спасенной стоимости судна и другого имущества.

#### **Статья 335. Распределение вознаграждения между спасателями**

Распределение вознаграждения между спасателями производится по их соглашению, а при отсутствии соглашения - в судебном порядке на основании критериев, указанных в статье 333 настоящего Кодекса.

#### **Статья 336. Распределение вознаграждения между судовладельцем, членами экипажа и другими лицами**

Распределение вознаграждения между судовладельцем, членами экипажа и другими лицами, которые принимали участие в спасательной операции, производится с учетом личного вклада каждого в достижение положительных результатов спасения по взаимному соглашению заинтересованных сторон, а при отсутствии соглашения - по решению суда, арбитражного суда или Морской арбитражной комиссии Украины.

Правила части первой настоящей статьи не применяются к распределению вознаграждения за осуществление спасательной операции судами, для которых

такие операции являются профессиональной деятельностью.

### **Статья 337. Валюта вознаграждения**

Выплата вознаграждения за спасение производится в той валюте, в которой она получена.

### **Статья 338. Специальная компенсация**

Если спасатель осуществил спасательные операции в отношении судна, что само по себе или его груз представляло угрозу причинения вреда окружающей среде и не получил при этом права на вознаграждение, то он имеет право на получение от владельца этого судна специальной компенсации, эквивалентной его расходам, которая может быть увеличена максимально на 30 процентов понесенных спасателем расходов.

Однако если суд, арбитражный суд или Морская арбитражная комиссия, учтя соответствующие критерии, указанные в статье 333 настоящего Кодекса, будет считать справедливым и разумным увеличить в дальнейшем такую специальную компенсацию, то это увеличение не может превышать 100 процентов понесенных спасателем расходов.

### **Статья 339. Грузы, которые принадлежат государству**

Без согласия государства-собственника ни одно из положений настоящей главы не может быть использовано как основание для изъятия, ареста или задержания некоммерческих грузов, которая является собственностью государства и имеют при проведении спасательных операций суверенный иммунитет в соответствии с общепризнанными принципами международного права.

### **Статья 340. Обязанность предоставить обеспечение**

По просьбе спасителя лицо, ответственное за выплату спасательного вознаграждения, обязано предоставить обеспечение требования, включая проценты и судебные или арбитражные расходы спасителя.

Владелец спасенного судна должен использовать все возможности для гарантии того, чтобы владельцы груза до тех пор, как он будет выдан, предоставили достаточное обеспечение требования к ним, включая проценты и судебные или арбитражные расходы спасителя.

Без согласия спасателя спасенные судно и другое имущество не может быть перемещено из порта или места, куда это имущество сначала доставлены после окончания спасательных операций, до тех пор, пока не будет предоставлено надлежащее обеспечение требования спасателя к соответствующему судна или

имущества.

## **Глава 7. МОРСКИЕ ПРОТЕСТЫ**

### **Статья 341. Заявление о морском протесте**

Если в период плавания или стоянки судна имело место происшествие, которое может быть поводом для предъявления судовладельцу имущественных требований, капитан с целью обеспечения доказательств для защиты прав и законных интересов судовладельцев делает в установленном порядке заявление о морском протесте.

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

### **Статья 342. Органы, которым делается заявление**

Морской протест заявляется:

в порту Украины - нотариусу или иному должностному лицу, на которое законодательством Украины возложено осуществление нотариальных действий;

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

### **Статья 343. Срок для заявления**

В порту Украины заявление о морском протесте делается в течение двадцати четырех часов с момента оформления прихода судна в порт. Если событие, что вызывает необходимость заявления морского протеста, произошло в порту, протест должен быть заявлен в течение двадцати четырех часов с момента происшествия.

### **Статья 344. Заявление протеста с опозданием**

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

При наличии оснований предполагать, что событие, которое произошло, причинило вред груза, находящегося на судне, заявление о морском протесте должно быть сделано до открытия люков. Выгрузка груза к заявлению морского протеста может быть начата только в случае крайней необходимости.

## **Статья 345. Доказательства**

В подтверждение обстоятельств, изложенных в заявлении о морском протесте, капитан судна одновременно с заявлением или в срок не более семи дней с момента прибытия в порт или с момента происшествия, если оно имело место в порту, обязан представить нотариусу или иному должностному лицу (статья 342 настоящего Кодекса) на обзор судовой журнал и заверенный капитаном выдержка из судового журнала.

## **Статья 346. Акт о морском протесте**

Нотариус или другое должностное лицо (статья 342 настоящего Кодекса) 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 347. Составление акта о морском протесте иностранными консулами**

Принятие заявления о морском протесте от капитанов иностранных судов и составления в этих случаях актов о морском протесте может осуществляться соответствующими консульскими представителями иностранных государств в Украине на условиях взаимности.

## **Раздел X. ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ СУДОВЛАДЕЛЬЦА**

### **Глава 1. ПРЕДЕЛЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ**

#### **Статья 348. Ответственность судовладельца**

Судовладелец отвечает по своим обязательствам имуществом, ему принадлежит, на которое в соответствии с действующим законодательством Украины может быть обращено взыскание.

#### **Статья 349. Ограничение ответственности**

Ответственность судовладельца ограничивается пределами, предусмотренными в статье 352 настоящего Кодекса, в отношении требований, которые независимо от их правовой основы возникли вследствие:

1) причинение смерти или повреждение здоровья лицу, находящемуся на судне, или потери или причинения вреда имуществу, которое находилось на судне;

2) причинение в связи с плаванием или эксплуатацией судна вреда лицам или имуществу, не находившимся на судне.

Если ущерб, указанная в пункте 2 настоящей статьи, причиненный лицом, не находившимся на судне, судовладелец, ответственный за действия и упущения этого лица, может ограничить свою ответственность, если действие или упущение были связаны с судовождением или управлением судном, с загрузкой, перевозкой или выгрузкой груза, багажа или ручной клади или с посадкой или высадкой пассажиров.

### **Статья 350. Умышленный вред**

Ответственность судовладельца не может быть ограничена, если доказано, что ущерб явился результатом его собственного действия с намерением причинить такой ущерб либо по самонадеянности с осознанием возможности его причинения.

### **Статья 351. Исключение из правил об ограничении ответственности**

Ограничение ответственности на основании статьи 349 настоящего Кодекса не применяется в отношении требований:

- 1) вызванных спасением или о возмещение, связанный с общей аварией;
- 2) членов экипажа и других работников судовладельца, обязанности которых связаны с судном, а также их наследников или граждан, имеющих право на получение от них содержания, если по законодательству, которое регулирует отношения этих лиц с судовладельцем, его ответственность за этими требованиями не может быть ограничена или она превышает пределы, предусмотренные статьей 352 настоящего Кодекса;
- 3) связанных с поднятием или удалением затонувшего имущества;
- 4) о возмещении ущерба от загрязнения нефтью или другими веществами, вредными для здоровья людей или живых ресурсов моря, когда к ответственности за этот ущерб применяются правила главы 4 раздела IX настоящего Кодекса;
- 5) о возмещении ядерного ущерба, когда к ответственности за этот ущерб применяются правила главы 5 раздела IX настоящего Кодекса.

### **Статья 352. Пределы ответственности**

Границы, которыми может ограничиваться ответственность лиц, указанных в статьях 348 и 355 настоящего Кодекса, являются:

а) в отношении требований, вызванных потерей жизни или повреждением здоровья:

для судна вместимостью не более 500 единиц - 333000 расчетных единиц;

для судна, вместимость которого превышает 500 единиц, указанной сумме добавляется такая сумма на каждую единицу:

от 501 до 3000 единиц - 500 расчетных единиц;

от 3001 до 30000 единиц - 333 расчетные единицы;

от 30001 до 70000 единиц - 250 расчетных единиц;

более 70000 единиц - 167 расчетных единиц;

б) в отношении любых других требований:

для судна вместимостью не более 500 единиц - 167000 расчетных единиц. К указанной сумме добавляется такая сумма на каждую единицу:

от 501 до 30000 единиц - 167 расчетных единиц;

от 30001 до 70000 единиц - 125 расчетных единиц;

более 70000 единиц - 83 расчетные единицы.

Если сумма, исчисленная в отношении требований, предъявленных в связи с потерей жизни или повреждением здоровья, недостаточна для оплаты полностью таких требований, то сумма, исчисленная в отношении таких требований, используется для оплаты неуплаченного остатка этих требований на пропорциональной основе наравне с любыми другими требованиями, предусмотренными пунктом "б" части первой этой статьи.

Для целей ограничения ответственности

1) под вместимостью судов с механическим двигателем следует понимать чистую вместимость судна с добавлением к ней объема машинного отделения, а под вместимостью остальных судов - их чистую емкость;

2) границы ответственности любого спасителя, что действует не на судне или что действует исключительно на судне, которому или в отношении которого он предоставляет услуги по спасанию, исчисляются на основании вместимости в 1500 единиц.

## **Статья 353. Применение пределов ответственности**



Пределы ответственности, предусмотренные в статье 352 настоящего Кодекса, применяются в совокупности всех требований, возникших из какой-либо одной события и предъявленные к одному судовладельцу и лиц, перечисленных в статье 355 настоящего Кодекса.

#### **Статья 354. Встречное требование**

Если судовладелец, ответственность которого ограничивается на основании статьи 349 настоящего Кодекса, имеет право на встречное требование, вытекающее из того же самого события, ограничение ответственности применяется относительно разницы, которая возникает в результате зачисления сумм взаимных требований.

#### **Статья 355. Переход права ограничения ответственности**

Если какая-либо из требований, по которым ответственность судовладельца может быть ограничено, выдвинута непосредственно к лицу, за действия или упущения которой судовладелец несет ответственность, это лицо имеет право воспользоваться всеми положениями об ограничении ответственности, установленными для судовладельца, если не доказано, что вред причиненный этим лицом умышленно.

#### **Статья 356. Признание ответственности**

Действие, направленное на обеспечение ограниченной ответственности, в частности создание фонда, или ссылку на такое обеспечение не означает признание ответственности.

#### **Статья 357. Недействительность соглашений об ограничении ответственности**

Соглашение об уменьшении ответственности судовладельца, который определяется положениями настоящей главы, является недействительным.

### **Глава 2. ПРИВИЛЕГИРОВАННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ**

#### **Статья 358. Очередность требований**

Подлежат преимущественному удовлетворению перед другими требованиями, в том числе перед требованиями, обеспеченными залогом:

1) в первую очередь - требования, вытекающие из трудовых взаимоотношений, требования о возмещении вреда, причиненного увечьем, другим повреждением здоровья или смертью, и после их полного возмещения - требования по

социальному страхованию, поскольку все эти требования касаются соответствующего суда;

2) во вторую очередь - требования по ядерной вреда и загрязнения моря, а также уничтожение последствий загрязнения;

3) в третью очередь - требования канальных и портовых сборов;

4) в четвертую очередь - требования о вознаграждении за спасение и об уплате взносов, связанных с общей аварией;

5) в пятую очередь - требования о возмещении вреда от столкновения судов или другой аварии на море, от повреждения портовых сооружений, иного имущества, находящегося в порту, а также средств навигационного оборудования;

6) в шестую очередь - требования, возникающие из действий, совершенных капитаном на основании предоставленных ему законом прав с целью сохранения судна или продолжения рейса;

7) в седьмую очередь - требования о возмещении вреда относительно груза или багажа;

8) в восьмую очередь - требования об уплате фрахта и других платежей, причитающихся за перевозку данного груза.

Требования об уплате предоставленных в порту услуг приравниваются соответствии с требованиями пункта 7 или 8 в зависимости от того, из какого имущества они возмещаются.

### **Статья 359. Требования, которые возмещаются за счет судна**

Требования, указанные в пунктах 1-7 статьи 358 настоящего Кодекса, подлежат преимущественному возмещению из:

1) стоимости судна;

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

3) взносов, связанных с общей аварией, подлежащих судовладельцу по данному судну;

4) возмещение, должного судовладельцу в результате потери фрахта, а также за причиненные судну и еще не восстановлены повреждения;

5) вознаграждения, причитающейся судовладельцу за спасение, имевшее место до окончания рейса, за исключением сумм, которые должны быть оплачены судовладельцем в соответствии со статьей 336 настоящего Кодекса.

### **Статья 360. Требования, которые возмещаются за счет груза**

Требования, указанные в пунктах 3, 4, 6 и 8 статьи 358 настоящего Кодекса, подлежат преимущественному возмещению из:

- 1) стоимости груза, не сдан получателю;
- 2) возмещения, причитающегося за поврежденный груз;
- 3) взносов, связанных с общей аварией, надлежащих грузовладельцу.

### **Статья 361. Возмещение по пропорциональности требований одной очереди**

Требования, указанные в статье 358 настоящего Кодекса, возмещаются в порядке очередности и в пределах каждой очереди пропорционально размеру требований.

Однако требования, указанные в пунктах 4 и 6 статьи 358 настоящего Кодекса, возмещаются в пределах этих очередей в порядке, обратном времени их возникновения. Требования, возникшие в связи с одним и тем же случаем, считаются возникшими одновременно.

### **Статья 362. Возмещение последним рейсом**

Требования, относящиеся к последнему рейсу, возмещаются с преимуществом перед такими же требованиями по предварительным рейсами.

Однако требования, указанные в пункте 1 статьи 358 настоящего Кодекса, касающиеся нескольких рейсов, приравниваются к таким же требованиям по последним рейсом.

### **Статья 363. Срок действия привилегий**

Право преимущественного возмещения прекращается по истечении одного года со дня возникновения требования, за исключением требований, указанных в пункте 6 статьи 358 настоящего Кодекса, право преимущественного возмещения которых прекращается по истечении шести месяцев со дня возникновения требования.

## **Глава 3. МОРСКАЯ ИПОТЕКА**

### **Статья 364. Понятие договора морской ипотеки**

Любое судно, зарегистрированное в Государственном судовом реестре Украины или Судовой книге Украины, может быть заложено согласно действующему законодательству судовладельцем (ипотечным залогодателем) для обеспечения обязательства кредитору (ипотечному залогодержателю). Ипотечным залогодержателем может быть любое юридическое или физическое лицо Украины или иностранного государства, которому в соответствии с законодательством Украины судно может быть отчуждено.

### **Статья 365. Договор морской ипотеки**

Договор об ипотеке должен быть заключен в письменной форме.

В договоре об ипотеке указываются наименование, местонахождение сторон, суть требования, обеспечиваемое ипотекой, ее размер и срок исполнения обязательства, оценка и местонахождение судна, а также любые другие условия, относительно которых по заявлению одной из сторон должно быть достигнуто соглашение.

Права и обязанности сторон договора об ипотеке, а также порядок его оформления определяются законодательством государства ипотечного залогодержателя, если иное не установлено соглашением сторон. Ипотека не означает отчуждения судна ипотечному залогодержателю, равно как ипотечный залогодатель не может рассматриваться как лицо, утратившее право собственности на заложенное судно.

### **Статья 366. Регистрация ипотеки**

Договор об ипотеке должен быть нотариально удостоверен по месту регистрации судна в Государственном судовом реестре Украины или Судовой книге Украины.

Ипотечный залогодатель морских судов обязан вести Книгу записи ипотек, форма и порядок ведения которой определяются действующим законодательством.

Ипотечный залогодатель несет ответственность за своевременность и достоверность занесения сведений об ипотеке в Книгу записи ипотек. Ипотечный залогодатель обязан возместить потерпевшим ипотечному залогодержателю или третьему лицу в полном объеме убытки, причиненные несвоевременным внесением записей в Книгу записи ипотек, неполными или неточными записями, а также уклонением от обязанности предоставить Книгу записи ипотек для ознакомления.

### **Статья 367. Привилегии ипотечных залогодержателей**

Если предметом ипотеки становится заложенное судно, уже служит залоговым обеспечением иного обязательства, залоговое право предшествующего залогодержателя сохраняет силу.

Требования последующего залогодержателя удовлетворяются из стоимости судна после возмещения требований предшествующего залогодержателя.

Преимущественные права залогодержателей на возмещение их требований реализуются в зависимости от даты и часа регистрации залога в Книге записи ипотек.

Ипотечный залогодатель обязан сообщать каждому последующему ипотечному залогодержателю обо всех существующих ипотеки судна, а также о характере и размере обеспеченных этими ипотеками обязательств. Ипотечный залогодатель обязан возместить убытки, возникшие у любого из его ипотечных залогодержателей вследствие неисполнения этой обязанности.

### **Статья 368. Право взыскания с заложенного судна**

Ипотечный залогодержатель приобретает право обратиться с взысканием на заложенное судно, если к моменту наступления срока исполнения обязательства, обеспеченного ипотекой, оно не будет выполнено, за исключением случаев, когда по закону или договору об ипотеке такое право возникнет позже или может быть осуществлено ранее.

### **Статья 369. Границы взыскания**

За счет заложенного судна ипотечный залогодержатель вправе возместить свои требования в полном объеме, включая проценты, убытки, причиненные просрочкой исполнения, а в случаях, предусмотренных законодательством или договором об ипотеке, - неустойку. Возмещению подлежат также расходы ипотечного залогодержателя, связанные с осуществлением обеспеченного ипотекой требования.

### **Статья 370. Основания обращения с взысканием**

Обращение с взысканием на заложенное судно производится по решению суда, арбитражного суда или Морской арбитражной комиссии, если иное не предусмотрено действующим законодательством Украины.

Реализация заложенного судна, на которое обращается с взысканием, осуществляется в соответствии с действующим законодательством Украины, если иное не предусмотрено договором об ипотеке.

### **Статья 371. Публикация судебного решения о продаже арестованного судна**

Решение суда, хозяйственного суда, Морской арбитражной комиссии о продаже арестованного судна или строящегося, публикуется в одной из центральных газет в течение трех дней подряд.

Публикация должна содержать:

- 1) наименование суда, вынесшего решение, дату его принятия;
- 2) причины и основания продажи;
- 3) способ, место и время продажи;
- 4) информацию об этом судне или о судне, которое строится;
- 5) обращение к кредиторам с предложением заявить о своих требованиях относительно этого судна или судна, строящегося в течение 60 дней со дня публикации;
- 6) иные существенные обстоятельства.

### **Статья 372. Сообщение о принудительной продаже**

В дополнение к публикации, предусмотренной в статье 371 настоящего Кодекса, суд, суд Морская арбитражная комиссия должны по крайней мере за 30 дней до продажи судна или судна, строящегося направить заказным письмом уведомления о времени и месте продажи судна или судна, строящегося с уведомлением о вручении:

- а) органа, зарегистрировавшего судно или право собственности на судно, строящееся;
- б) всем зарегистрированным держателям ипотеки и морских требований, перечисленных в статье 359 настоящего Кодекса.

Лицо, выдвинула требование о принудительной продаже судна или судна, строящегося должна представить суду выписку из соответствующего реестра с приложением наименований и адресов зарегистрированных держателей ипотек и морских требований, перечисленных в статье 358 настоящего Кодекса.

### **Статья 373. Последствия принудительной продажи**

В случае принудительной продажи судна или судна, строящегося все ипотеки, за исключением тех, ответственность по которым взял на себя по соглашению

ипотечных залогодержателей покупатель судна или судна, строящегося а также все морские залоги и другие обязательства прекращают свое действие условия, что:

а) на момент продажи судно или судно, строящееся находилось на территории Украины;

б) продажа их осуществлялся в соответствии с законодательными актами Украины, статей 371 и 372 настоящего Кодекса.

При условии соблюдения требований, содержащихся в пунктах "а" и "б" настоящей статьи, суд, арбитражный суд, Морская арбитражная комиссия по просьбе покупателя выдает ему сертификат в подтверждение того, что судно или судно, строящееся продано, не ограничено никакими ипотеками, за исключением тех, ответственность по которым с согласия ипотечных залогодержателей взял на себя покупатель.

В случае представления сертификата, указанного в части второй настоящей статьи, орган, осуществляющий регистрацию судов или права собственности на суда, строящиеся обязан изъять соответственно из Государственного судового реестра Украины, Судовой книги Украины и Книги записи ипотек все зарегистрированные на данное судно или судно, строящееся ипотеки и морские требования, за исключением тех, ответственность по которым взял на себя покупатель.

Если покупателем судна или судна, строящегося является юридическое или физическое лицо по действующему законодательству Украины, судно или право собственности на судно, строящееся должны быть зарегистрированы на имя такого покупателя.

Если покупателем судна или судна, строящегося является иностранное юридическое или физическое лицо, орган, осуществляющий регистрацию судна или права собственности на судно, строящееся обязан выдать такому покупателю сертификат об изъятии судна из Государственного судового реестра Украины, Судовой книги Украины или о праве собственности на судно, строящееся для регистрации их в иностранном реестре.

### **Статья 374. Распределение выручки от принудительной продажи**

Расходы, обусловленные арестом или задержанием судна или судна, строящегося и последующей их продажей, учитывая расходы на содержание судна с момента его ареста или задержания, репатриацию экипажа судна и распределение выручки от продажи, уплачиваются с выручки от продажи в первую очередь.

Остаток выручки от продажи распределяется в размере, необходимом для возмещения соответствующих требований в порядке очередности, предусмотренной статьей 358 настоящего Кодекса.

### **Статья 375. Доказательства исполнения обязательства**

Ипотечный залогодержатель по требованию ипотечного залогодателя обязан выдать ему надлежащим образом заверенные документы, подтверждающие полное или частичное исполнение обязательства.

### **Статья 376. Банкротство залогодателя**

Если после регистрации в Книге записи ипотек залогового обязательства ипотечный залогодатель обанкротился, то обязательства по зарегистрированной ипотеке считается невыполненным.

### **Статья 377. Уступка требований**

В случае, когда в установленном законом порядке происходит уступка ипотечным залогодержателем обеспеченного ипотекой требования третьему лицу или перевод ипотечным залогодателем долга, возникшего из обеспеченного ипотекой обязательства, на другое лицо, ипотека сохраняет силу.

При получении надлежащим образом заверенного документа об уступке ипотечным залогодержателем требования или перевод ипотечным залогодателем долга в Книге записи ипотек должна быть сделана соответствующая запись с указанием имени лица, в пользу которого переходят все права ипотечного залогодержателя или обязанности ипотечного залогодателя.

### **Статья 378. Переход прав на ипотеку**

В случае, когда права ипотечного залогодержателя перешли к другому лицу любым законным способом, этот переход прав должен быть подтвержден надлежащим образом заверенной декларацией лица, в пользу которого эти права переходят. Декларация содержит описание и необходимое доказательство правомерности перехода права собственности и, возможно, лиц, в пользу которых это право переходит.

На основании этого документа в Книге записи ипотек делается запись имени лица, вступает в права ипотечного залогодержателя всего судна или его части.

## **Раздел XI. ПРЕТЕНЗИИ И ИСКИ**



## **Глава 1. ОБЩИЕ ПРАВИЛА**

### **Статья 379. Право на заявление претензий и исков**

Право на заявление претензий и исков имеют:

- 1) в случае неподачи судна или подачи его с опозданием - отправитель груза;
- 2) в случае утраты груза - его получатель или отправитель при условии представления коносамента;
- 3) в случае недостачи или повреждения груза - получатель или отправитель при условии представления коносамента, а также коммерческого акта или соответствующего документа, составленного по правилам, существующим в иностранном порту;
- 4) в случае просрочки доставки или задержки выдачи груза - получатель при условии представления коносамента;
- 5) в случае потери или просрочку доставки багажа - предъявитель багажной квитанции, а в случае недостачи или повреждения багажа - предъявитель коммерческого акта;
- 6) в случае перебора провозных платежей - отправитель или получатель груза при условии представления коносамента.

Если предъявляются претензии, возникшие вследствие морской перевозки грузов, которое осуществлялось морской накладной (накладной), вместо коносамента подается накладная, а если утрачен груз, перевозимый по накладной, - квитанция.

Отсутствие коммерческого акта не лишает права на предъявление претензии и иска, если будет доказано, что в составлении акта было отказано и это условие было обжаловано.

### **Статья 380. Передача права предъявления претензий и исков**

Передача другим организациям или лицам права на предъявления претензий и исков не допускается, за исключением случаев передачи такого права отправителем получателю груза и наоборот, а также получателем или отправителем груза - органа, к сфере управления которого они относятся, транспортно-экспедиторской организации или страховщику.

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

## **Статья 381. Коммерческий и другие акты**

Обстоятельства, которые могут служить основанием для имущественной ответственности перевозчика, отправителей, получателей груза и пассажиров, удостоверяются коммерческими актами или актами общей формы. В иностранном порту эти обстоятельства удостоверяются по правилам, которые существуют в данном порту.

Коммерческий акт составляется для удостоверения:

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

Форма актов, порядок их составления и порядок удостоверения обстоятельств, не требующих составления актов, устанавливаются правилами, издаваемыми в соответствии со статьей 3 настоящего Кодекса.

## **Статья 382. Проценты за пользование чужими средствами**

В случае возмещения требований, вытекающих из предусмотренных настоящим Кодексом отношений, на выплачиваемую сумму начисляются проценты в размере средней ставки банковского процента, существующей в месте нахождения кредитора.

Проценты начисляются со дня предъявления письменного требования об оплате соответствующей суммы по день уплаты.

Правила настоящей статьи не применяются к требованиям о плате за простой судов и премии за досрочное погрузки и выгрузки грузов, об убытках, причиненных в связи с неподачу или несвоевременной подачей судна, непредъявлением или несвоевременным предъявлением грузов, а также об убытках возмещаемых в порядке распределения общей аварии.

## **Глава 2. ПРЕТЕНЗИИ**

### **Статья 383. Заявление претензии**

К совершению перевозчику груза иска, возникающего из морской перевозки груза, возможно заявления ему претензии.

Претензии предъявляются перевозчику, который осуществлял морскую перевозку груза, а если перевозка не была осуществлена, - перевозчику, который согласно договору морской перевозки груза должен был осуществить перевозку.

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

#### **Статья 384. Заявление претензий при мультимодальных перевозках**

Претензии, возникающие у заказчика услуги мультимодальной перевозки по морской перевозке грузов по договору мультимодальной перевозки, заявляются оператору мультимодальной перевозки.

Претензии, возникающие у оператора мультимодальной перевозки к фактическому перевозчику по морской перевозке грузов, заявляются в порядке, предусмотренном законом.

Претензии, возникающие у фактического перевозчика к оператору мультимодальной перевозки по морской перевозке грузов, заявляются в порядке, предусмотренном законом.

#### **Статья 385. Форма и доказательства претензии**

Претензия должна быть заявлена в письменной форме.

К претензии должны быть приложены документы, подтверждающие ее. Перевозочные документы подаются в оригинале.

К претензии о недостатке, повреждения или порчи груза, кроме документов, подтверждающих право на заявление претензии (статья 379 настоящего Кодекса), должен быть приложен документ, удостоверяющий стоимость отправленного груза.

#### **Статья 386. Срок для предъявления претензий, вытекающих из перевозки груза, пассажиров и багажа**

Претензии к перевозчику, вытекающие из договора перевозки груза, пассажиров и багажа, могут быть заявлены в течение первых шести месяцев срока исковой давности независимо от того, осуществлялось перевозки в каботажном или заграничном сообщении.

### **Статья 387. Срок рассмотрения претензий, вытекающих из перевозки груза, пассажиров и багажа**

Перевозчик обязан рассмотреть заявленную претензию в течение трех месяцев и известить заявителя об удовлетворении или отклонении ее, а претензии, вытекающие из перевозки в смешанном сообщении - в течение шести месяцев.

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

## **Глава 3. ИСКОВАЯ ДАВНОСТЬ**

### **Статья 388. Срок исковой давности по требованиям, возникающим из договора перевозки груза**

К требованиям, возникающим из договора морской перевозки груза, применяется годичный срок исковой давности независимо от того, осуществляется перевозка в каботажном или заграничном сообщении.

Указанный срок исчисляется:

- 1) по требованиям о возмещении убытков от потери груза - по истечении тридцати дней со дня, когда груз должен быть выдан, а при перевозке в смешанном сообщении - по истечении четырех месяцев со дня приема груза к перевозке;
- 2) по требованиям о возмещении убытков от недостачи или повреждения груза, в отношении просрочки доставки или задержания с выдачей груза и о возврате перебора или взыскания недобора провозных платежей - со дня выдачи груза, а если груз не был выдан - со дня, когда должен был быть выдан;
- 3) по требованиям о недостатке массовых однородных грузов, перевозимых наливом, навалом или насыпью, в случаях, предусмотренных соглашением сторон, - со дня подписания ими акта ежегодной инвентаризации;
- 4) по требованиям о возмещении убытков за неподачу судна или его подачу с опозданием, по плате за простой судна, а также премий за досрочное погрузки или выгрузки груза - со дня окончания месяца, следующего за тем, в котором началось или должно было начаться перевозки ;
- 5) в остальных случаях - со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления требования.

## **Статья 389. Исковая давность по иным требованиям**

К требованиям, возникающим из договоров перевозки пассажиров и багажа, фрахтования судна без экипажа, фрахтование судна на время, лизинга судна, буксировка, предоставление лоцманских услуг, морского страхования, соглашений, заключенных капитаном судна в силу предоставленных ему законом прав, столкновения судов, осуществления спасательных операций, применяется двухгодичный срок исковой давности.

Этот срок исчисляется:

1) по требованиям, возникающим из договора перевозки пассажиров и багажа:

относительно пассажира - со дня, когда пассажир покинул или должен был покинуть судно, а если требование заявлено в связи с причинением при перевозке вреда здоровью пассажира, вызвала его смерть, - со дня смерти пассажира, но не более трех лет со дня, когда пассажир покинул судно;

относительно багажа - со дня выдачи багажа или со дня, когда он должен быть выдан;

2) по требованиям, возникающим из договора фрахтования судна без экипажа, фрахтование судна на время, лизинга судна, буксировка, предоставление лоцманских услуг, морского страхования, соглашений, заключенных капитаном в силу предоставленных ему законом прав (статьи 58, 68, 69 настоящего кодекса), - со дня возникновения права на иск;

3) по требованиям о возмещении вреда, причиненного в результате столкновения судов, - со дня столкновения судов;

4) по требованиям, возникающим по проведению спасательных операций, - со дня окончания спасательной операции.

По обратными требованиями, предусмотренными статьей 302 настоящего Кодекса, применяется годичный срок исковой давности, исчисляемый со дня уплаты соответствующей суммы.

## **Статья 390. Исковая давность по требованиям о возмещении ущерба от загрязнения с судов и ядерного вреда**

С требованиями о возмещении ущерба от загрязнения с судов и ядерного вреда применяется трехлетний срок исковой давности.

Срок, указанный в части первой настоящей статьи, исчисляется со дня, когда потерпевший узнал или должен был узнать, что ему причинен такой вред, но не

более шести лет со дня происшествия, вызвавшего загрязнение, и пятнадцати лет - со дня события, вызвавшей ядерный ущерб. Если ответственность оператора ядерного судна согласно законодательству государства, выдавшего разрешение на эксплуатацию такого судна или специальным постановлением этого государства, принятой в связи с конкретным инцидентом, застрахована или обеспечена в финансовом отношении иным способом на срок, превышающий пятнадцать лет, требование о возмещении вреда удовлетворяется по истечении срока, на который ответственность была фактически обеспечена.

### **Статья 391. Применение общих сроков**

С требованиями, для которых сроки исковой давности настоящим Кодексом не предусмотрены, применяются общие сроки исковой давности, установленные гражданским законодательством Украины, если в международных договорах Украины для этих требований не установлены иные сроки давности.

### **Статья 392. Остановка срока исковой давности при наличии общей аварии**

Если вычисления суммы требования зависит от расчетов в связи с общей аварией, совпадения срока исковой давности приостанавливается со дня вынесения диспашером постановления о наличии общей аварии и до дня получения диспаши заинтересованным лицом.

### **Статья 393. Продление срока давности**

Сроки исковой давности, установленные для требований, предусмотренных этим Кодексом, продолжаются до трех лет в случае, если судно, которого касаются эти требования, течение срока исковой давности не могли застать в водах Украины.

Президент Украины

Л.КУЧМА

г. Киев

23 мая 1995

№ 176/95-ВР

Кодекс действующий. Актуальность проверена 10.02.2021