



О проекте Закона Республики Казахстан "О торговом мореплавании"

Постановление Правительства Республики Казахстан от 2 февраля 2001 года N 175

Правительство Республики Казахстан постановляет:

Внести на рассмотрение Мажилиса Парламента Республики Казахстан проект Закона Республики Казахстан "О торговом мореплавании".

Премьер-Министр
Республики Казахстан

Проект

Закон Республики Казахстан
"О торговом мореплавании"

Глава 1. Общие положения

Настоящий Закон регулирует отношения, возникающие в сфере торгового мореплавания Республики Казахстан.

Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем Законе

В настоящем Законе используются следующие основные понятия:

1) вместимость судна (валовая) - объем помещений судна как сооружения в целом, выраженный в регистровых тоннах и служащий для расчета сбора в портах и статистического учета флота;

2) коносамент - документ, выдаваемый перевозчиком отправителю и удостоверяющий прием груза к перевозке;

3) морской порт - комплекс сооружений, расположенных на специально отведенной территории (суше и морской акватории), предназначенных для обслуживания судов, используемых для целей торгового мореплавания;

- 4) отправитель - лицо, заключившее договор морской перевозки, отправляющее груз и указанное в перевозочных документах;
- 5) оператор морского терминала - лицо, владеющее на праве собственности или иных законных основаниях терминалом в морском порту и осуществляющее погрузо-разгрузочные работы и иные технические операции;
- 6) опасные грузы - грузы, которые в силу присущих им свойств могут при перевозке, производстве погрузочно-разгрузочных работ и хранении послужить причиной взрыва, пожара или повреждения технических средств, устройств, зданий и сооружений, а также гибели, травмирования или заболевания людей, животных, нанести вред окружающей природной среде;
- 7) получатель - лицо, уполномоченное на получение груза по договору морской перевозки груза;
- 8) перевозчик - лицо, владеющее судном на праве собственности или иных законных основаниях и предоставляющее услуги по перевозке пассажиров, багажа и грузов, а также указанное таковым в перевозочных документах;
- 9) правила перевозок - нормативные правовые акты, регулирующие деятельность морского транспорта при осуществлении перевозки пассажиров, багажа, грузов, утверждаемые уполномоченным органом на транспорте;
- 10) расчетная единица - единица специального права заимствования, определяемая Международным валютным фондом;
- 11) судно - самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях торгового мореплавания;
- 12) судовладелец - лицо, эксплуатирующее судно от своего имени, независимо от того, является ли оно собственником судна или использует его на ином законном основании;
- 13) торговое мореплавание - деятельность по перевозке судами грузов, пассажиров, багажа, а также деятельность, связанная с использованием судов в иных коммерческих целях;
- 14) уполномоченный орган на транспорте - орган государственного управления, осуществляющий реализацию государственной политики в области морского транспорта, координацию и регулирование деятельности морского транспорта Республики Казахстан в пределах установленной законодательством компетенции;
- 15) фрахтователь - сторона договора фрахтования, нанимающая все судно, часть его или определенные судовые помещения на один или несколько рейсов для перевозок грузов, пассажиров или иных целей торгового мореплавания;
- 16) фрахт - плата за перевозку груза, а также вознаграждение по договорам бербоут-чартера и тайм-чартера.

1. Законодательство Республики Казахстан о торговом мореплавании основывается на К951000_ Конституции Республики Казахстан и состоит из настоящего Закона, иных нормативных правовых актов Республики Казахстан.

2. Если международным договором, ратифицированным Республикой Казахстан, установлены иные правила, чем те, которые предусмотрены настоящим Законом, применяются нормы международного договора.

Статья 3. Сфера действия настоящего Закона

1. Настоящий Закон распространяется:

1) на морские суда во время их плавания по морским путям, рекам, озерам, водохранилищам и другим водным путям Республики Казахстан;

2) на суда внутреннего водного плавания, а также суда плавания "река-море" во время их следования по морским путям, рекам, озерам, водохранилищам и другим водным путям Республики Казахстан, при осуществлении перевозки грузов, пассажиров и багажа с заходом в морской порт, во время спасательной операции и при столкновении с морским судном.

2. Нормы настоящего Закона не распространяются на суда, плавающие под флагом Военноморских сил Республики Казахстан и морских частей Пограничной службы Комитета национальной безопасности Республики Казахстан, а также на суда государственных органов, используемые для выполнения возложенных на них функций

Статья 4. Перевозки и буксировка в сообщении между морскими портами Республики Казахстан

Перевозки и буксировка в сообщении между морскими портами Республики Казахстан (каботаж) осуществляются судами, плавающими под Государственным флагом Республики Казахстан, если международными договорами, ратифицированными Республикой Казахстан, не предусмотрено иное.

Статья 5. Государственный контроль за торговым мореплаванием

1. Государственный контроль за торговым мореплаванием возлагается на уполномоченный орган на транспорте.

2. Уполномоченный орган на транспорте осуществляет государственный контроль за обеспечением безопасности мореплавания, государственной регистрацией судов и прав на них, лоцманской службой и иными морскими службами в порядке, установленном Правительством Республики Казахстан.

Статья 6. Лицензирование

Отдельные виды деятельности на водном транспорте осуществляются на основе

лицензии, выдаваемой в соответствии с законодательством о лицензировании.

Статья 7. Сертификация

1. Обязательная сертификация продукции, работ и услуг, относящихся к деятельности в сфере торгового мореплавания, осуществляется в соответствии с законодательством о сертификации.

2. Сертификат, который выдан иностранным государством, признается действительным в Республике Казахстан при условии, что требования, в соответствии с которыми он выдан, отвечают стандартам, установленным Республикой Казахстан.

Глава 2. Судно

Статья 8. Субъекты права собственности на судно
Суда могут находиться в собственности:

- 1) государства;
- 2) граждан и юридических лиц Республики Казахстан;
- 3) иностранных государств, иностранных граждан и юридических лиц, а также лиц без гражданства, если иное не предусмотрено законодательными актами.

Статья 9. Право плавания под Государственным флагом Республики Казахстан.
Национальность судна

1. Судно приобретает право плавания под Государственным флагом Республики Казахстан с момента регистрации его в одном из реестров судов Республики Казахстан, указанных в пункте 1 статьи 14 настоящего Закона.

2. Судно, приобретенное в собственность за пределами Республики Казахстан, пользуется правом плавания под Государственным флагом Республики Казахстан с момента выдачи консульской службой Республики Казахстан временного свидетельства, удостоверяющего такое право и действительного до регистрации судна в Государственном судовом реестре или судовой книге, но не более одного года.

3. Право плавания под Государственным флагом Республики Казахстан может быть временно предоставлено зарегистрированному в реестре судов иностранного государства судну, предоставленному в пользование казахстанскому фрахтователю по договору фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартеру) на основании решения уполномоченного органа на транспорте в порядке, предусмотренном законодательством.

4. Судно, пользующееся правом плавания под Государственным флагом Республики Казахстан, имеет национальность Республики Казахстан.

5. Судно, имеющее национальность Республики Казахстан, обязано нести Государственный флаг Республики Казахстан.

6. За подъем Государственного флага Республики Казахстан на судне, не пользующимся правом плавания под этим флагом, виновные лица несут ответственность, установленную законодательством Республики Казахстан.

Статья 10. Временный перевод судна под флаг иностранного государства
При предоставлении судна, зарегистрированного в Государственном судовом реестре или судовой книге, в пользование или во владение иностранному фрахтователю по бербоут-чартеру такое судно может быть временно переведено под флаг иностранного государства на основании решения уполномоченного органа, что регистрируется в соответствующем реестре.

Статья 11. Название судна. Порядок индивидуализации судна
1. Судно, подлежащее регистрации в Государственном судовом реестре или судовой книге, должно иметь свое название.

Собственник присваивает и изменяет название судна в порядке, установленном уполномоченным органом на транспорте.

2. Об изменении названия судна немедленно уведомляются залогодержатели зарегистрированных залогов судна.

3. Порядок индивидуализации судна и присвоения позывного сигнала, а также идентификационного номера судовой станции спутниковой связи определяется уполномоченным органом на транспорте.

Статья 12. Технический надзор за судами

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

2. Технический надзор за морскими судами и их классификация осуществляется уполномоченным органом на транспорте в порядке, установленном законодательством. Ведение технического надзора за отдельными элементами судна иными государственными органами Республики Казахстан запрещается.

Присвоение класса судну удостоверяется классификационным свидетельством.

3. Судно, плавающее под иностранным флагом, при посещении порта Республики Казахстан в случае несоответствия требованиям безопасности плавания, может быть подвергнуто освидетельствованию уполномоченным органом на транспорте на одинаковом основании с судами, плавающими под Государственным флагом Республики
К а з а х с т а н .

Статья 13. Судовые документы

1. Судно должно иметь судовые документы, перечень и порядок ведения которых определяется правилами, утверждаемыми уполномоченным органом на транспорте.

2. Суда, выходящие в заграничное плавание, кроме документов, определенных соответствующими правилами для плавания в водах Республики Казахстан, должны иметь документы, предусмотренные международными договорами Республики К а з а х с т а н .

Глава 3. Регистрация судов и прав на них

Статья 14. Реестры судов Республики Казахстан

1. Судно подлежит государственной регистрации в одном из реестров судов Республики Казахстан (далее - реестры судов):

- 1) Государственном судовом реестре;
- 2) судовой книге;
- 3) бербоут-чартерном реестре.

Государственная регистрация судов, в том числе строящихся судов, и прав на них осуществляется в соответствии с правилами регистрации судов и прав на них, утверждаемых Правительством Республики Казахстан.

2. Право собственности и иные вещные права на судно, а также ограничения (обременения) прав на него (зalog, найм, доверительное управление и другие) подлежат обязательной государственной регистрации в соответствующем реестре.

3. В Государственном судовом реестре регистрируются пассажирские, грузопассажирские, нефтеналивные, буксирные суда, плавучие буровые установки, а также самоходные суда с главными двигателями мощностью не менее чем 55 киловатт и несамоходные суда вместимостью не менее чем 80 тонн.

4. В судовых книгах регистрируются спортивные, прогулочные суда независимо от мощности главных двигателей и вместимости, а также суда, не указанные в пункте 3 настоящей статьи.

5. В Государственном судовом реестре и судовых книгах не регистрируются шлюпки и иные плавучие средства, которые являются принадлежностями судна.

6. В бербоут-чартерном реестре регистрируются суда, которым временно предоставлено право плавания под Государственным флагом Республики Казахстан.

7. За регистрацию судов взимаются сборы, подлежащие внесению в государственный бюджет Республики Казахстан, в порядке и размерах, установленных налоговым законодательством.

Статья 15. Регистрация судов, используемых государственными органами

Регистрация судов, находящихся в собственности Республики Казахстан и используемых государственными органами для выполнения возложенных на них функций, за исключением военных кораблей, военно-вспомогательных судов и пограничных кораблей, осуществляется в государственном судовом реестре или

судовой книге в соответствии с правилами регистрации судов и прав на них.

В случае использования таких судов в коммерческих целях они должны быть **п е р е р е г и с т р и р о в а н ы .**

Статья 16. Обязанность информировать об изменении сведений, вносимых в **р е е с т р ы** **с у д о в**

О любом изменении сведений, подлежащих внесению в реестры судов, собственник или фрахтователь судна по бербоут-чартеру обязаны сообщить морской администрации порта, в котором зарегистрировано судно, в течение двух недель со дня , **когда им стало известно о таком изменении.**

Статья 17. Изменение порта регистрации судна

Порт регистрации судна может быть изменен по просьбе собственника судна. Регистрация изменения порта регистрации судна осуществляется в соответствии с **правилами регистрации судов и прав на них.**

Статья 18. Отказ в регистрации судна и прав на него

В регистрации судна и прав на него может быть отказано в случаях, если:

- 1) с заявлением о регистрации обратилось ненадлежащее лицо;
- 2) не соблюдены требования, предусмотренные правилами регистрации судов и **п р а в** **н а** **н и х ;**
- 3) документы, представленные для регистрации не соответствуют требованиям, предусмотренным **законодательством Республики Казахстан.**

Статья 19. Ответственность за нарушение правил регистрации судов

Лицо, уклоняющееся от обязательной регистрации судна, а также лицо, зарегистрировавшее судно в одном из реестров судов с нарушением установленного порядка или нарушившее обязанность информировать об изменении сведений, вносимых в реестры судов, несет ответственность, предусмотренную **законодательными актами Республики Казахстан.**

Глава 4. Экипаж судна. Капитан судна

Статья 20. Состав экипажа судна

1. В состав экипажа судна входят капитан судна, другие лица командного состава **с у д н а** **и** **с у д о в а я** **к о м а н д а .**

2. К командному составу судна относятся помощники капитана судна, механики, электромеханики, радиоспециалисты и врачи. Уполномоченным органом на транспорте к командному составу судна могут быть отнесены также другие специалисты.

3. Судовая команда состоит из лиц, не относящихся к командному составу судна.

Статья 21. Минимальный состав экипажа судна

1. Каждое судно должно иметь на борту экипаж, члены которого имеют надлежащую квалификацию и состав которого достаточен по численности для обеспечения безопасности плавания судна и защиты морской среды.

2. В зависимости от типа и назначения судна, а также района его плавания и местонахождения, минимальный состав экипажа судна устанавливается уполномоченным органом на транспорте.

3. Свидетельство о минимальном составе экипажа судна, обеспечивающем безопасность плавания судна и защиту морской среды, выдается капитаном морского порта, которым осуществлена регистрация судна.

Статья 22. Требования к членам экипажа судна

1. К занятию должностей членов экипажа судна допускаются лица, имеющие соответствующее образование, в соответствии с правилами дипломирования членов экипажей судов, утвержденными Правительством Республики Казахстан.

2. К работе на судне допускаются лица, имеющие свидетельства, удостоверяющие их годность к такой работе по состоянию здоровья.

Статья 23. Гражданство членов экипажа судна

1. В состав экипажа судна, за исключением судов, находящихся в собственности иностранного юридического или физического лица, или судов, зафрахтованных по договору бербоут-чартера, плавающих под Государственным флагом Республики Казахстан, кроме граждан Республики Казахстан могут входить иностранные граждане и лица без гражданства, которые не могут занимать должности капитана судна, старшего помощника капитана судна, старшего механика и радиоспециалиста.

2. В составе экипажа судна, находящегося в собственности иностранного юридического лица или зафрахтованного по договору бербоут-чартера, плавающего под Государственным флагом Республики Казахстан, иностранные граждане могут занимать командные должности, за исключением должности капитана судна.

Статья 24. Трудовые отношения на судне

Порядок приема на работу членов экипажа судна, их права и обязанности, условия труда и оплаты, а также порядок и основания их увольнения определяются законодательством о труде, настоящим законом, иными нормативными правовыми актами, а также коллективными и индивидуальными трудовыми договорами.

Статья 25. Репатриация членов экипажа судна

1. Члены экипажа судна, исполняющие трудовые обязанности за пределами Республики Казахстан, имеют право на репатриацию в случае:

- 1) истечения срока действия индивидуального трудового договора;
- 2) расторжения индивидуального трудового договора по инициативе судовладельца или члена экипажа судна в соответствии с законодательством о труде;
- 3) отстранения от исполнения служебных обязанностей капитаном судна в порядке статьи 34 настоящего Закона;
- 4) кораблекрушения;
- 5) заболевания, требующего лечения вне судна;
- 6) невозможности выполнения судовладельцем своих обязанностей в отношении членов экипажа судна, предусмотренных законодательством о труде и трудовыми договорами, вследствие банкротства, продажи судна или изменения государства регистрации судна;
- 7) направления судна без согласия членов экипажа судна в зону военных действий или зону эпидемиологической опасности.

2. Репатриация осуществляется по желанию члена экипажа судна:

- 1) в государство, в котором он проживает;
- 2) в порт, в котором он был принят на работу на судно;
- 3) в любой другой пункт, указанный при заключении индивидуального трудового договора.

3. Судовладелец обязан организовать надлежащую и быструю репатриацию. Репатриация осуществляется воздушным транспортом, а при его отсутствии или при соглашении сторон, - иными видами транспорта.

4. Расходы на репатриацию несет судовладелец.

Расходы на репатриацию члена экипажа судна включают в себя:

- 1) стоимость проезда к месту репатриации;
- 2) стоимость питания и проживания с момента, когда член экипажа покидает судно, и до момента, когда член экипажа судна прибывает к месту репатриации;
- 3) стоимость лечения члена экипажа судна, если это необходимо, до тех пор, пока член экипажа судна по состоянию здоровья не будет годен для переезда к месту репатриации;
- 4) провоз 30 килограммов багажа до места репатриации;
- 5) плату по индивидуальному трудовому договору с момента, когда член экипажа покидает судно, и до момента, когда член экипажа судна прибывает к месту репатриации.

5. В случае, если причины, вызвавшие репатриацию члена экипажа судна, возникли по вине члена экипажа судна при исполнении им трудовых обязанностей, либо в случае расторжения индивидуального трудового договора по инициативе члена экипажа судна, судовладелец имеет право на возмещение расходов на репатриацию.

Статья 26. Ответственность за гибель или повреждение имущества члена экипажа судна

В случае гибели или повреждения имущества члена экипажа судна вследствие происшествия с судном судовладелец обязан возместить члену экипажа судна причиненный ущерб. Не подлежит возмещению ущерб, причиненный имуществу члена экипажа судна, виновного в происшествии с судном.

Статья 27. Обязанности судовладельца

1. Судовладелец обязан обеспечить членам экипажа судна во время их нахождения на судне:

- 1) безопасные условия труда;
- 2) охрану здоровья и медицинскую помощь;
- 3) наличие спасательных средств;
- 4) бесперебойное снабжение продовольствием и водой;
- 5) надлежащими помещениями для отдыха, питания, лечения, культурного и бытового обслуживания.

2. Судовладелец обязан страховать ответственность за нанесение вреда жизни и здоровью членам экипажа судна при исполнении ими трудовых обязанностей в соответствии с законодательством о страховании.

Статья 28. Управление судном и другие обязанности капитана судна

На капитана судна возлагается управление судном, в том числе судовождение, принятие мер по обеспечению безопасности плавания судна, защите морской среды, поддержанию порядка на судне, предотвращению причинения вреда судну, находящимся на судне людям и грузу.

Статья 29. Обязанность оказать помощь любому лицу, терпящему бедствие на море

1. Капитан судна обязан, если он может это сделать без серьезной опасности для своего судна и находящихся на нем людей, оказать помощь любому лицу, терпящему бедствие на море.

2. За нарушение обязанности, указанной в пункте 1 настоящей статьи, капитан судна несет ответственность в соответствии с законодательными актами Республики Казахстан.

Статья 30. Обязанность оказать помощь после столкновения судов

1. Капитан каждого из столкнувшихся судов обязан после их столкновения, если он может это сделать без серьезной опасности для своих пассажиров, членов экипажа судна и своего судна, оказать помощь другому судну, его пассажирам и членам его

э к и п а ж а .

2. Капитаны судов обязаны, если это возможно, сообщить друг другу названия своих судов, порты их регистрации, а также порты отправления и назначения.

Статья 31. Обязанность капитана судна оказать неотложную медицинскую помощь

В случае, если лицо, находящееся на борту судна, нуждается в неотложной медицинской помощи, которая не может быть оказана во время нахождения судна в море, капитан судна обязан зайти в ближайший порт или принять меры по доставке такого лица в ближайший порт, известив об этом судовладельца; а, при заходе судна в иностранный порт или доставке такого лица в иностранный порт, - с извещением также консульского учреждения Республики Казахстан.

Статья 32. Обязанность капитана судна в случае военных действий или иных случаях военной опасности

В случае военных действий в районе порта отправления или порта назначения судна либо в районе, через который судно должно пройти, а также в иных случаях военной опасности, капитан судна обязан принять все меры по обеспечению безопасности находящихся на судне людей, предотвращению вреда и захвата судна, документов, грузов и другого имущества.

Статья 33. Оставление судна его экипажем

В случае, если, по мнению капитана судна, судно грозит неминуемая гибель, капитан судна разрешает членам экипажа оставить судно после принятия всех мер по спасанию находящихся на судне пассажиров. Капитан судна оставляет судно последним после принятия зависящих от него мер по спасанию судового журнала, машинного журнала и радиожурнала, карт данного рейса, лент навигационных приборов, документов и ценностей.

Статья 34. Поддержание порядка на судне

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

2. Капитан судна имеет право применять поощрения и налагать дисциплинарные взыскания на членов экипажа судна в соответствии с законодательством о труде.

Капитан судна имеет право отстранить от исполнения служебных обязанностей любого члена экипажа судна.

3. Капитан судна вправе изолировать лицо, действия которого не содержат признаков преступления, предусмотренного законодательством Республики Казахстан, но создают угрозу безопасности судна или находящихся на нем людей и имущества.

Статья 35. Капитан судна как орган дознания

1. В случае обнаружения на судне, находящемся в дальнем плавании, признаков преступления, предусмотренного уголовным законодательством Республики Казахстан, капитан судна выполняет функции органа дознания в соответствии с уголовно-процессуальным законодательством Республики Казахстан.

2. Капитан судна вправе задержать лицо, подозреваемое в совершении преступления, предусмотренного уголовным законодательством Республики Казахстан, и содержать его в специально приспособленном помещении до передачи его компетентным органам в первом порту Республики Казахстан, в который зайдет судно. В случае необходимости капитан судна должен направить такое лицо вместе с материалами дознания в Республику Казахстан на другом судне, плавающем под Государственным флагом Республики Казахстан.

3. Капитан судна может передать компетентным органам иностранного государства, если это предусмотрено международным договором Республики Казахстан, лицо, подозреваемое в совершении преступления, направленного против безопасности морского судоходства, за исключением гражданина Республики Казахстан, а также лица без гражданства, постоянным местом жительства которого является Республика Казахстан. В данном случае капитан судна обязан, если это практически осуществимо, по возможности до входа судна в территориальные воды иностранного государства, направить в его компетентные органы уведомление о своем намерении передать им такое лицо и причинах его передачи, а также предоставить указанным органам имеющиеся доказательства.

4. В случае обнаружения на судне во время пребывания его в порту Республики Казахстан признаков преступления, предусмотренного уголовным законодательством Республики Казахстан, капитан судна обязан немедленно сообщить об этом компетентным органам.

Статья 36. Обязанности капитана судна в случаях оставления завещания, рождения на судне ребенка и смерти на судне

1. Капитан судна вправе удостоверить завещание лица, находящегося во время плавания на судне. Завещание, удостоверенное капитаном судна, приравнивается к нотариально удостоверенному.

2. Капитан судна обязан сделать запись в судовом журнале о каждом случае рождения ребенка на судне и о каждом случае смерти на судне.

3. Капитан судна обязан уведомить одного из близких родственников умершего или супруга умершего о его смерти и принять меры по сохранению и отправке тела умершего на родину. При отсутствии такой возможности капитан судна обязан предать тело умершего земле или кремировать его и отправить урну с прахом на родину.

В исключительном случае, если судно должно находиться длительное время в

открытом море и тело умершего не может быть сохранено, капитан судна имеет право предать тело умершего морю согласно морским обычаям с составлением соответствующего акта.

4. Капитан судна обеспечивает составление описи и сохранность находящегося на судне имущества умершего до передачи такого имущества согласно описи капитану первого порта Республики Казахстан, в который зайдет судно.

Статья 37. Капитан судна как представитель судовладельца и грузовладельца
Капитан судна признается представителем судовладельца и грузовладельца в отношении сделок, необходимых в связи с потребностями судна, груза или плавания, а также исков, касающихся вверенного капитану судна имущества, в отсутствие судовладельца и грузовладельца или их законных представителей.

Статья 38. Возложение обязанностей капитана судна на старшего помощника
капитана судна

В случае смерти, болезни или иной причины, препятствующих капитану судна выполнять свои служебные обязанности, обязанности капитана судна до получения распоряжения судовладельца возлагаются на старшего помощника капитана судна.

Глава 5. Морской порт

Статья 39. Правовой статус и виды морских портов

1. Правовой статус морского порта определяется настоящим Законом, иными нормативными правовыми актами.

2. Морские порты являются объектами общего пользования, могут находиться в собственности любого лица и подразделяются по назначению - на торговые и специализированные (рыбные, нефтяные и прочие).

3. Акватория и земли береговой линии морского порта являются государственной собственностью.

4. Отвод земельных и водных участков для морского порта, а также изъятия этих участков производится в порядке, установленном действующим законодательством.

5. Государственный контроль в морских портах осуществляется уполномоченным органом на транспорте через свои представительства - морские администрации порта.

Статья 40. Обязанность судна по соблюдению режима морского порта

Во время пребывания в морском порту любое судно обязано соблюдать законодательство Республики Казахстан по обеспечению безопасности плавания в порту, а также законные требования государственных органов, осуществляющих контрольные и специальные исполнительские функции (таможенных, пограничных,

санитарно-карантинных, фитосанитарных, ветеринарных и других государственных
о р г а н о в) .

Статья 41. Услуги, оказываемые в морском порту

1. Морской порт осуществляет погрузку, выгрузку (разгрузку) и обслуживание судов в порядке очередности их прибытия, транспортно- экспедиторские и складские операции с грузами, перевалку на морской транспорт грузов с других видов транспорта и обратно, обслуживание пассажиров морских судов, а также перевозки грузов, пассажиров и багажа на судах порта и на других видах транспорта.

2. Перечень обязательных услуг морского порта утверждается уполномоченным органом на транспорте. Государство регулирует максимальный размер платы за услуги, входящие в обязательный перечень, в соответствии с законодательством.

3. Размеры платы за услуги, не входящие в перечень обязательных, определяются договорами, в соответствии с законодательством Республики Казахстан.

Статья 42. Использование территории морского порта

Владельцы помещений и сооружений в морском порту обязаны предоставлять государственным органам, осуществляющим свои функции, необходимые помещения и услуги на условиях договоров.

Статья 43. Ответственность оператора морского терминала

1. Оператор морского терминала несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение груза, а также просрочку в его выдаче с момента принятия его в свое ведение до момента передачи.

2. За утрату, недостачу или повреждение груза оператор морского терминала несет ответственность в размере его фактической стоимости.

3. Ответственность оператора морского терминала за просрочку в выдаче груза определяется в договоре.

4. Оператор морского терминала вправе удерживать груз в обеспечение причитающихся ему платежей и реализовать его в порядке, предусмотренном законодательством.

Оператор морского терминала не вправе продать контейнеры, паллеты или иные подобные средства транспортировки и упаковки, не принадлежащие перевозчику или отправителю, за исключением случаев возмещения расходов на ремонт или улучшение этих средств.

Статья 44. Ограничения при применении мер по обеспечению исковых требований

При применении мер по обеспечению исковых требований в виде наложения ареста на имущество морского порта общего пользования, судом или иным компетентным

органом, принявшим такое решение, должен быть установлен и обеспечен обычный порядок пользования таким имуществом.

Глава 6. Государственный надзор в морском порту

Статья 45. Морская администрация порта

1. Морская администрация порта осуществляет следующие функции:

- 1) ведет реестры судов и осуществляет государственную регистрацию судов и выдачу соответствующих судовых документов;
- 2) государственную регистрацию прав собственности на суда и строящиеся суда, залога судна или строящегося судна и иных прав на них, выдачу соответствующих документов;
- 3) выдачу дипломов, квалификационных свидетельств, подтверждений их выдачи и паспортов моряка членам экипажей судов;
- 4) проверку судовых документов, дипломов, квалификационных свидетельств и подтверждений к дипломам и квалификационным свидетельствам;
- 5) контроль за соблюдением требований о порядке захода судов в порт и выхода их из порта;
- 6) оформление прихода судов в порт и выхода их из порта;
- 7) контроль за деятельностью лоцманской службы и системой управления движением судов;
- 8) контроль за ледокольной проводкой судов на подходах к порту и в пределах акватории порта;
- 9) выдачу разрешений на подъем затонувшего в море имущества;
- 10) выдачу разрешений на проведение в порту строительных, гидротехнических и иных работ;
- 11) расследование аварийных случаев с судами в соответствии с правилами, утвержденными уполномоченным органом на транспорте;
- 12) определение местонахождения на территории морского порта государственных органов, осуществляющих контрольные и специальные исполнительские функции;
- 13) контроль технического состояния портовых сооружений и их эксплуатации;
- 14) противопожарный контроль.

Статья 46. Капитан морского порта

1. Капитан морского порта возглавляет морскую администрацию порта и действует в соответствии с законодательством и положением, утвержденным уполномоченным органом на транспорте.

2. Распоряжения капитана морского порта, сделанные в пределах его компетенции, обязательны для всех находящихся в порту судов, организаций и граждан.

3. По требованию капитана морского порта находящиеся в порту суда обязаны участвовать в спасании людей и судов, терпящих бедствие в пределах акватории порта.

4. За нарушение правил безопасности мореплавания капитан морского порта вправе налагать административные взыскания в соответствии с законодательством Республики К а з а х с т а н .

Статья 47. Контроль за судами

1. При осуществлении контроля за судами, выходящими в море, капитан морского порта проверяет:

- 1) наличие судовых документов;
- 2) соответствие основных характеристик судна судовым документам;
- 3) соблюдение требований, предъявляемых к комплектованию экипажа судна.

2. При отсутствии судовых документов или наличии достаточных оснований полагать, что судно не удовлетворяет требованиям безопасности мореплавания, капитан морского порта может подвергнуть судно осмотру.

3. В целях проверки устранения недостатков, препятствующих выдаче разрешения на выход судна из морского порта, капитан морского порта может провести контрольный осмотр судна.

Статья 48. Разрешение на выход судов из морского порта

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

2. Капитан морского порта отказывает в выдаче разрешения на выход судна из морского порта в случаях:

- 1) непригодности судна к плаванию;
- 2) нарушения требований к загрузке, снабжению, укомплектованию экипажа или наличия других недостатков судна, создающих угрозу безопасности плавания, жизни или здоровью находящихся на судне людей, а также угрозу причинения ущерба морской среде;
- 3) нарушения требований, предъявляемых к судовым документам;
- 4) предписания соответствующих государственных органов (таможенных, санитарно-карантинных, фитосанитарных, пограничных органов и иных);
- 5) неуплаты портовых сборов, взимаемых морской администрацией порта.

Статья 49. Задержание судна

1. Капитан морского порта по просьбе лица, имеющего требование, возникшее в связи с осуществлением спасательных операций, со столкновением судов, с повреждением портовых сооружений, водных бассейнов, судоходных путей и средств

навигационной обстановки или в связи с иным причинением вреда, может задержать выход судна до обеспечения обязательств судовладельца, грузовладельца.

2. Распоряжение о задержании судна по требованиям, перечисленным в пункте 1 настоящей статьи, действительно в течение 72 часов, за исключением дней, официально рассматриваемых как нерабочие. В случае, если в течение указанного срока судно не арестовано компетентными органами, оно подлежит немедленному освобождению.

3. Ответственность за убытки, причиненные необоснованным задержанием судна, несет лицо, по требованию которого состоялось задержание.

Статья 50. Строительство в зоне действия средств навигационной обстановки
Строительство в зоне действия средств навигационной обстановки морских путей должно быть согласовано с уполномоченным органом на транспорте.

Глава 7. Морские лоцманы

Статья 51. Лоцманская проводка судов

1. Лоцманская проводка судов осуществляется в целях обеспечения безопасности плавания и предотвращения происшествий с судами, а также защиты морской среды, в соответствии с правилами, утверждаемыми Правительством Республики Казахстан.

2. К работе в качестве морских лоцманов могут быть допущены граждане Республики Казахстан, удовлетворяющие квалификационным требованиям, установленным уполномоченным органом на транспорте.

3. Уполномоченный орган на транспорте устанавливает районы обязательной и районы необязательной лоцманской проводки судов и доводит такие районы до всеобщего сведения в морских портах и лоциях.

4. Порядок лоцманской проводки судов в морских портах, имеющих смежные акватории, устанавливается капитанами морских портов.

Статья 52. Обязательная лоцманская проводка судов

1. Судно не вправе осуществлять плавание без лоцмана в районах обязательной лоцманской проводки судов, за исключением категорий судов, освобождаемых от обязательной лоцманской проводки в соответствии с правилами лоцманской проводки судов.

Капитан судна, нарушивший данный запрет, несет административную ответственность в соответствии с законодательством Республики Казахстан.

2. Категории судов, освобождаемых от обязательной лоцманской проводки, в обязательном порядке доводятся до всеобщего сведения в морских портах.

Статья 53. Необязательная лоцманская проводка судов

1. В районах, где лоцманская проводка судов является необязательной, капитан судна может взять на судно лоцмана.

2. В районах, где лоцманская проводка судов является необязательной, капитан морского порта может установить обязательную лоцманскую проводку судов, в с л у ч а я х :

1) если судно или перевозимый им груз могут причинить ущерб морской среде;

2) если судно имеет серьезные повреждения корпуса, механизмов или оборудования, что может существенно влиять на безопасность мореплавания в порту. В таком случае капитан судна уведомляется капитаном морского порта о том, что его судно должно следовать под обязательной лоцманской проводкой.

Статья 54. Ответственность лоцмана и капитана судна

Присутствие на судне лоцмана не исключает ответственность капитана судна за управление судном. При наличии достаточных оснований для сомнений в правильности рекомендаций лоцмана капитан судна вправе в целях безопасного плавания судна отказаться от услуг данного лоцмана. В случае, если лоцманская проводка судна является обязательной, капитан судна должен потребовать заменить л о ц м а н а .

Статья 55. Ответственность за ненадлежащую лоцманскую проводку судна

1. Ответственность лоцмана или организации, работником которой он является, за ненадлежащую лоцманскую проводку судна, ограничена суммой, равной десятикратной оплате за такие услуги.

2. Лоцман или организация, работником которой он является, несет ответственность в полном объеме, если доказано, что убытки, причиненные судну в результате ненадлежащей лоцманской проводки, явились результатом действия или бездействия лоцмана или организации, работником которой он является, совершенного умышленно или по грубой неосторожности.

3. Лоцман, виновный в ненадлежащей лоцманской проводке судна, может быть дисквалифицирован в порядке и на условиях, определенных правилами о лоцманской п р о в о д к е с у д о в .

Глава 8. Затонувшее имущество

Статья 56. Подъем затонувшего имущества его собственником

1. Собственник затонувшего имущества должен известить капитана ближайшего морского порта о своем намерении поднять такое имущество в течение одного года со дня, когда имущество затонуло.

2. Капитан морского порта в течение трех месяцев со дня получения заявления собственника затонувшего имущества устанавливает порядок и срок подъема затонувшего имущества. Собственник затонувшего имущества имеет право осуществить его подъем в течение одного года с момента получения разрешения.

3. В случаях, если затонувшее имущество создает угрозу безопасности мореплавания или причинения ущерба морской среде загрязнением, либо препятствует осуществлению промысла водных биологических ресурсов, деятельности порта и работам в порту, собственник затонувшего имущества обязан по требованию и в разумный срок, установленный капитаном морского порта, поднять затонувшее имущество, а при необходимости - удалить или уничтожить его.

4. В случае, если собственник затонувшего имущества не известен, капитан морского порта делает в средствах массовой информации публикацию о сроках, установленных для подъема затонувшего имущества. В случае, если при этом известен флаг затонувшего судна, капитан морского порта направляет соответствующее уведомление в уполномоченный орган в области отношений Республики Казахстан с иностранными государствами.

Статья 57. Права собственника на затонувшее имущество

В случаях, если собственник затонувшего имущества не сделает заявление в соответствии с пунктом 1 статьи 56 настоящего Закона или не поднимет имущество в срок, установленный пунктом 2 статьи 56 настоящего Закона, считается, что собственник отказался от права собственности на такое имущество.

Статья 58. Подъем, удаление или уничтожение затонувшего имущества морской администрации порта

1. Морская администрация порта имеет право поднять затонувшее имущество и при необходимости удалить или уничтожить его в случаях:

- 1) если собственник затонувшего имущества не установлен;
- 2) если собственник не выполнил или ненадлежаще выполнил обязательства, предусмотренные пунктом 3 статьи 56 настоящего Закона;
- 3) если собственнику затонувшего имущества запрещено поднимать, удалять или уничтожать его своими средствами либо средствами избранной им судоподъемной организации.

2. Подъем, удаление или уничтожение затонувшего имущества в случаях, предусмотренных пунктом 1 настоящей статьи, осуществляется за счет собственника имущества.

3. Затонувшее имущество, поднятое в соответствии с подпунктом 3 пункта 1 настоящей статьи, может быть истребовано его собственником после возмещения им расходов на подъем, затонувшего имущества и других понесенных в связи с этим

расходов, его хранение при условии, если с момента подъема затонувшего имущества прошел не более чем один год.

Статья 59. Право морской администрации порта на полное возмещение понесенных расходов

В случае если подъем, удаление или уничтожение затонувшего имущества осуществлялись в соответствии с пунктом 1 статьи 58 настоящего Закона, по истечении одного года с момента подъема, морская администрация порта имеет право:

1) получить возмещение расходов, понесенных в связи с подъемом и хранением затонувшего имущества, за счет суммы, вырученной от его реализации в установленном законодательством порядке. Сумма, вырученная от реализации затонувшего имущества, за вычетом расходов, передается его собственнику, а при отказе собственника от права собственности по основаниям, предусмотренным К941000_ Гражданским Кодексом и статьей 57 настоящего Закона, - государству;

2) получить от собственника затонувшего имущества возмещение расходов (в том числе за уничтожение имущества), превышающих сумму, вырученную от реализации.

Статья 60. Случайно поднятое затонувшее имущество

Случайно поднятое затонувшее имущество должно быть передано морской администрации порта, которая обязана принять в отношении такого имущества меры, предусмотренные законодательством Республики Казахстан.

Глава 9. Договор морской перевозки груза

Статья 61. Определение и виды договора морской перевозки груза

1. По договору морской перевозки груза перевозчик обязуется доставить груз, вверенный ему отправителем (фрахтователем), в порт назначения, и выдать его получателю, а отправитель (фрахтователь), получатель обязуется оплатить перевозку груза и обеспечить его приемку.

2. Договор морской перевозки груза может быть заключен с условием предоставления для морской перевозки груза всего судна, части судна или определенных судовых помещений (чартер), а также без такого условия.

Статья 62. Форма договора морской перевозки груза

Договор морской перевозки груза оформляется коносаментом, чартером, морской накладной. Форма коносамента, чартера, морской накладной устанавливается правилами перевозок.

Статья 63. Долгосрочный договор об организации морской перевозки грузов

1. Перевозчик и грузовладелец могут заключать долгосрочные договоры об организации морских перевозок грузов.

При заключении долгосрочного договора об организации морских перевозок грузов перевозка конкретной партии груза осуществляется в соответствии с договором морской перевозки груза, заключенным на основе такого долгосрочного договора.

2. Условия перевозок грузов, согласованные в долгосрочном договоре об организации морских перевозок грузов, считаются включенными в договор морской перевозки груза, если стороны не достигли соглашения об ином.

В случае, если условия договора морской перевозки груза противоречат условиям долгосрочного договора об организации морских перевозок грузов, применяются условия договора морской перевозки груза.

3. Условия долгосрочного договора об организации морских перевозок грузов, не включенные в коносамент, не являются обязательными для третьего лица, если оно не является фрахтователем.

Статья 64. Соотношение чартера и коносамента

Отношения между перевозчиком и получателем, не являющимся стороной договора чартера, определяются коносаментом. Условия чартера обязательны для получателя, если коносамент содержит ссылку на них.

Статья 65. Содержание чартера. Уступка прав по чартеру

1. Чартер должен содержать наименование сторон, название судна, указание на род и вид груза, размер фрахта, порт погрузки, место погрузки груза, а также порт назначения или направления судна. По соглашению сторон в чартер могут быть включены иные условия.

2. При перевозке груза по чартеру фрахтователь вправе с согласия перевозчика уступить свои права по договору морской перевозки груза третьим лицам. Фрахтователь, а также третье лицо, которому он уступил свои права, несут перед перевозчиком солидарную ответственность за неисполнение договора морской перевозки груза, если иное не предусмотрено чартером.

Статья 66. Временное прекращение или ограничение приема грузов для перевозок

1. При чрезвычайных ситуациях техногенного и природного характера, объявлении карантина, прием грузов может быть временно прекращен или ограничен распоряжением морской администрации порта с немедленным уведомлением уполномоченного органа на транспорте, который устанавливает срок действия временного прекращения или ограничения приема грузов для перевозок по согласованию с соответствующими государственными органами.

2. О временном прекращении или об ограничении приема грузов для перевозок

морская администрация порта немедленно уведомляют отправителей грузов, при перевозках грузов в прямом смешанном или прямом водном сообщении и организации транспорта других видов.

Статья 67. Обеспечение мореходного состояния судна по договору морской перевозки груза

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

2. Соглашение сторон, противоречащее пункту 1 настоящей статьи, недействительно, если перевозка груза осуществляется на основании коносамента или коносамент выдается в соответствии с чартером и регулирует отношения между перевозчиком и держателем коносамента, не являющимся фрахтователем.

Статья 68. Замена судна

В случае, если груз должен быть перевезен на определенном судне, груз может быть погружен на другое судно только с согласия фрахтователя или отправителя, за исключением перегрузки груза вследствие технической необходимости, возникшей после начала его погрузки.

Статья 69. Место погрузки груза

1. При перевозке груза по чартеру перевозчик обязан подать судно в указанное фрахтователем место погрузки груза. Фрахтователь должен указать безопасное и пригодное для погрузки груза место, которое судно может достичь без опасностей, в котором может находиться, оставаясь на плаву, и из которого может выйти с грузом. В случае, если фрахтователем указано место, непригодное для погрузки груза, или несколькими фрахтователями указаны разные места погрузки груза, перевозчик может подать судно в место погрузки груза, обычно используемое в данном порту, предупредив фрахтователей об этом заблаговременно.

Фрахтователь может потребовать, чтобы судно было поставлено в другое место погрузки груза за его счет.

2. При перевозке груза в линейном сообщении место погрузки груза определяется перевозчиком. Перевозчик извещает отправителя о месте погрузки груза, если погрузка груза проводится в необычном для данного порта месте погрузки груза.

Статья 70. Срок подачи судна

При перевозке груза по чартеру перевозчик обязан подать судно в обусловленный чартером срок. В случае неподачи судна в обусловленный срок фрахтователь вправе отказаться от договора морской перевозки груза и потребовать возмещения убытков.

Статья 71. Уведомление о готовности судна к погрузке груза

1. При перевозке груза по чартеру перевозчик обязан в письменной форме уведомить фрахтователя или отправителя, если он указан фрахтователем, о том, что судно готово или будет готово в определенное время к погрузке груза. Такое уведомление может быть подано только в случае, если судно находится в порту погрузки или в обычном для данного порта месте ожидания.

2. День и час подачи указанного в пункте 1 настоящей статьи уведомления определяются соглашением сторон, а при отсутствии соглашения - обычаями данного порта.

3. В случае, если судно не готово к погрузке груза в указанное в уведомлении время, убытки, причиненные в связи с этим фрахтователю, подлежат возмещению перевозчиком.

Статья 72. Сталийное время

1. Сталийное время (период времени, в течение которого судно находится под погрузкой без дополнительной к фрахту оплаты) определяется соглашением сторон, при отсутствии такого соглашения - сроками, обычно принятыми в порту погрузки.

2. Сталийное время исчисляется в рабочих днях, часах и минутах, начиная со следующего дня после направления отправителю (фрахтователю) уведомления о готовности судна к погрузке груза.

3. В сталийное время не включается время, в течение которого погрузка груза не проводилась по причинам, зависящим от перевозчика, либо вследствие непреодолимой силы или гидрометеорологических условий, создающих угрозу сохранности груза или препятствующих его безопасной погрузке.

Время, в течение которого погрузка груза не проводилась по причинам, зависящим от фрахтователя, включается в сталийное время.

4. В случае, если погрузка груза началась до начала течения сталийного времени, фактически затраченное на погрузку груза время засчитывается в сталийное время.

5. Нормы настоящей статьи применяются также при выгрузке груза в порту его выгрузки.

Статья 73. Контрсталийное время

1. Продолжительность контрсталийного времени (период времени, в течение которого судно находится под погрузкой сверх сталийного времени) определяется

соглашением сторон, а при его отсутствии - сроками, обычно принятыми в порту погрузки.

2. Контрсталийное время исчисляется в календарных днях, часах и минутах с момента окончания сталийного времени.

3. В контрсталийное время включаются воскресные и официально установленные праздничные дни, объявленное нерабочим в порту время, а также перерывы в погрузке груза, вызванные непреодолимой силой или гидрометеорологическими условиями, создающими угрозу сохранности груза либо препятствующими его безопасной погрузке. Время, в течение которого погрузка груза не проводилась по зависящим от перевозчика причинам, не включается в контрсталийное время.

4. Нормы настоящей статьи, а также статей 74, 75, 76 настоящего Закона применяются при выгрузке груза в порту выгрузки.

Статья 74. Демерредж

Плата за контрсталийное время (демерредж) определяется соглашением сторон, а при отсутствии такого соглашения, - согласно ставкам, обычно принятым в соответствующем порту. В случае отсутствия таких ставок демерредж определяется расходами на содержание судна и его экипажа.

Статья 75. Вознаграждение за досрочное окончание погрузки груза
Соглашением сторон может быть установлен диспач (вознаграждение фрахтователю за окончание погрузки судна до истечения сталийного времени). При отсутствии такого соглашения размер диспача исчисляется в размере одной второй демерреджа.

Статья 76. Право перевозчика отправить судно в плавание по истечении контрсталийного времени

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

2. В случае предоставления для перевозки груза всего судна перевозчик не вправе отказаться от приема груза, доставленного до окончания сталийного или контрсталийного времени, при наличии соглашения о таком времени, хотя принятие и укладка груза могут задержать судно свыше установленного срока.

3. В случае, если для перевозки груза предоставлено не все судно, перевозчик вправе до истечения сталийного или контрсталийного времени, при наличии соглашения о таком времени, отказаться от приема груза, который вследствие его предъявления с опозданием может быть погружен на судно надлежащим образом и без

ущерба для остального груза только с задержкой судна. При этом перевозчик сохраняет право на получение полного фрахта.

Статья 77. Возмещение убытков за задержку судна

За задержку судна свыше контрактного времени отправитель, фрахтователь обязан возместить перевозчику причиненные убытки, если задержка судна произошла по причинам, не зависящим от перевозчика.

Статья 78. Досрочное отправление судна в плавание по требованию фрахтователя

В случае, если фрахтователю предоставлено для перевозки груза все судно, перевозчик обязан по требованию фрахтователя отправить судно в плавание, если даже не весь груз погружен. Перевозчик в таком случае сохраняет право на полный фрахт.

Статья 79. Удаление постороннего груза

1. В случае предоставления для перевозки груза всего судна, его части или определенных судовых помещений отправитель может потребовать удаления постороннего груза с судна, части судна или из судовых помещений в порту отправления, в случае предоставления для перевозки груза всего судна - в любом порту захода.

2. В случае, если груз не был своевременно удален с судна, части судна или из судовых помещений, фрахтователь имеет право потребовать соответствующего уменьшения фрахта, а также возмещения причиненных фрахтователю убытков.

Статья 80. Палубный груз

1. Перевозчик имеет право перевозить груз на палубе только в соответствии с соглашением между перевозчиком и отправителем.

2. В случае, если перевозчик и отправитель достигли соглашения о том, что груз должен или может перевозиться на палубе, перевозчик обязан сделать указание о достижении такого соглашения в коносаменте или другом документе, подтверждающем договор морской перевозки груза. В случае, если перевозчик не сделает такое указание, он должен доказать, что соглашение о перевозке груза на палубе было заключено им с отправителем. Однако перевозчик не вправе ссылаться на такое соглашение в отношении третьего лица, которое добросовестно приобрело коносамент, в том числе в отношении получателя.

3. В случае, если груз перевозился на палубе с нарушением пунктов 1 и 2 настоящей статьи, перевозчик не может ссылаться на соглашение о перевозке груза на палубе и несет ответственность за утрату, повреждение груза или просрочку его доставки, вызванные исключительно перевозкой груза на палубе, несмотря на нормы

ст а т ь и 1 0 9 н а с т о я щ е г о З а к о н а .

Предел ответственности перевозчика определяется в соответствии со статьями 111 и 1 1 2 н а с т о я щ е г о З а к о н а .

4. Перевозка груза на палубе, если имеется соглашение о перевозке груза в трюме, рассматривается как действие или бездействие перевозчика, влекущие за собой утрату перевозчиком права на ограничение ответственности в соответствии со статьей 112 н а с т о я щ е г о З а к о н а .

Статья 81. Упаковка и маркировка груза

1. Грузы, нуждающиеся в таре и упаковке для обеспечения их полной сохранности при перевозках, должны предъявляться для перевозок в исправной таре и упаковке. Тара и упаковка, на которые установлены государственные стандарты, или для которых установлены технические условия, должны соответствовать им. Такие требования применяются также и к предъявляемым отправителем контейнерам.

2. Отправитель обязан надлежащим образом маркировать груз и представлять перевозчику необходимые сведения о нем. В случае, если груз требует особого с ним обращения, отправитель обязан информировать перевозчика о свойствах груза и порядке обращения с ним.

Статья 82. Замена груза

Груз, род или вид которого определен в чартере, может быть заменен на груз иного рода или вида только с согласия перевозчика.

Статья 83. Документы, касающиеся груза

Отправитель должен передать перевозчику документы, необходимые для беспрепятственной перевозки груза, предусмотренные законодательством (сертификат, лицензию, ветеринарное свидетельство, таможенные декларации и иные).

Отправитель несет ответственность перед перевозчиком за убытки, причиненные вследствие несвоевременной передачи, недостоверности или неполноты таких документов.

Статья 84. Выдача коносамента

1. После приема груза для перевозки перевозчик по требованию отправителя обязан выдать отправителю коносамент.

Коносамент составляется на основании подписанного отправителем документа, который должен содержать данные, указанные в подпунктах 3)-8) пункта 1 статьи 86 н а с т о я щ е г о З а к о н а .

2. Отправитель гарантирует перевозчику достоверность данных, предоставленных для включения в коносамент, и несет ответственность за убытки, причиненные перевозчику вследствие недостоверности таких данных.

Право перевозчика на возмещение убытков отправителем не устраняет ответственность перевозчика по договору морской перевозки груза перед любым лицом, иным, чем отправитель.

Статья 85. Выдача морской накладной

Отправитель вправе потребовать от перевозчика выдачи вместо коносамента морской накладной. К морской накладной применяются нормы настоящей главы, за исключением норм пункта 2 статьи 86, статей 88-90 и пункта 2 статьи 91 настоящего Закона, касающихся коносамента как товарораспорядительного документа.

Статья 86. Содержание коносамента

1. В коносамент должны быть, в частности, включены следующие данные:

- 1) наименование перевозчика и место его нахождения;
- 2) наименование порта погрузки согласно договору морской перевозки груза и дата приема груза перевозчиком в порту погрузки;
- 3) наименование отправителя и место его нахождения;
- 4) наименование порта выгрузки согласно договору морской перевозки груза;
- 5) наименование получателя, если он указан отправителем;
- 6) наименование груза, необходимые для идентификации груза основные марки, указание в соответствующих случаях на опасный характер или особые свойства груза, число мест или предметов и масса груза или обозначенное иным образом его количество. При этом все данные указываются так, как они представлены отправителем;
- 7) внешнее состояние груза и его упаковки;
- 8) фрахт в размере, подлежащем уплате получателем, или иное указание на то, что фрахт должен уплачиваться им;
- 9) время и место выдачи коносамента;
- 10) число оригиналов коносамента, если их больше чем один;
- 11) подпись перевозчика или действующего от его имени лица. Коносамент, подписанный капитаном судна, считается подписанным от имени перевозчика.

По соглашению сторон в коносамент могут быть включены иные данные.

2. После того как груз погружен на борт судна, перевозчик по требованию отправителя выдает ему бортовой коносамент, в котором в дополнение к данным, предусмотренным пунктом 1 настоящей статьи, должно быть указано, что груз находится на борту определенного судна или судов, а также должна быть указана дата погрузки груза.

3. В случае, если перевозчик до погрузки груза на борт судна выдал отправителю коносамент на принятый для перевозки груз или иной относящийся к данному грузу товарораспорядительный документ, отправитель должен по просьбе перевозчика возвратить такой документ в обмен на бортовой коносамент.

4. Перевозчик может удовлетворить требования отправителя к бортовому коносаменту посредством дополнения любого ранее выданного документа при условии, если дополненный таким образом документ включает в себя все данные, которые должны содержаться в бортовом коносаменте.

Статья 87. Оговорки в коносаменте. Доказательственная сила коносамента

1. В случае, если в коносаменте содержатся данные, которые касаются наименования груза, его основных марок, числа мест или предметов, массы или количества груза и в отношении которых перевозчик или выдающее коносамент от его имени другое лицо знают или имеют достаточные основания считать, что такие данные не соответствуют фактически принятому грузу или погруженному грузу при выдаче бортового коносамента либо у перевозчика или другого такого лица не было разумной возможности проверить указанные данные, перевозчик или другое такое лицо должны внести в коносамент оговорку, конкретно указывающую на неточности, основания для предположений или отсутствие разумной возможности проверки указанных данных.

2. В случае, если перевозчик или другое выдающее коносамент от его имени лицо не указывает в коносаменте внешнее состояние груза, считается, что в коносаменте указано хорошее внешнее состояние груза.

3. За исключением данных, в отношении которых внесена оговорка, допустимая в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, коносамент удостоверяет, если не доказано иное, прием перевозчиком груза для перевозки, как он описан в коносаменте. Доказывание перевозчиком иного не допускается, если коносамент передан третьему лицу, которое, исходя из содержащегося в коносаменте описания груза, действовало добросовестно.

Статья 88. Виды коносамента

Коносамент может быть выдан на имя определенного получателя (именной коносамент), приказу отправителя или получателя (ордерный коносамент) либо на предъявителя. Ордерный коносамент, не содержащий указания об его выдаче приказу отправителя или получателя, считается выданным приказу отправителя.

Статья 89. Множественность экземпляров коносамента

По желанию отправителя ему может быть выдано несколько экземпляров (оригиналов) коносамента, причем в каждом из них отмечается число имеющихся оригиналов коносамента. После выдачи груза на основании первого из предъявленных

оригиналов коносамента остальные его оригиналы теряют силу.

Статья 90. Передача коносамента

Коносамент передается с соблюдением следующих правил:

1) именной коносамент может передаваться по именным передаточным надписям или в иной форме в соответствии с правилами, установленными для уступки т р е б о в а н и я ;

2) ордерный коносамент может передаваться по именным или бланковым п е р е д а т о ч н ы м н а д п и с я м ;

3) коносамент на предъявителя может передаваться посредством простого вручения .

Статья 91. Право распоряжения грузом

1. Отправитель имеет право распоряжаться грузом до выдачи его получателю либо передачи такого права получателю или третьему лицу.

2. Отправитель имеет право потребовать обратной выдачи груза в месте отправления до отхода судна, выдачи груза в промежуточном порту или выдачи его не тому получателю, который указан в перевозочном документе, при условии предъявления всех выданных отправителю оригиналов коносамента или предоставления соответствующего обеспечения, и с соблюдением требований статей 97 и 98 н а с т о я щ е г о З а к о н а .

Статья 92. Обязанности перевозчика в отношении груза

1. Перевозчик с момента приема груза для перевозки до момента его выдачи должен надлежащим образом грузить, перевозить, хранить, заботиться о грузе и выгрузить его.

2. В случае, если принятый для перевозки груз в силу его свойств требует особого обращения и указания об этом содержатся в договоре морской перевозки груза, перевозчик должен заботиться о грузе в соответствии с такими указаниями.

3. Соглашение сторон, противоречащее пункту 1 настоящей статьи, н е д е й с т в и т е л ь н о .

Статья 93. Опасный груз

1. В случае, если при сдаче опасного груза его наименование указано неправильно и перевозчик при приеме груза не мог посредством наружного осмотра удостовериться в его свойствах, такой груз может быть в любое время в зависимости от обстоятельств выгружен, уничтожен или обезврежен перевозчиком без возмещения отправителю у б ы т к о в .

Отправитель несет ответственность перед перевозчиком за убытки, причиненные

ему в результате погрузки такого груза.

Фрахт за перевозку такого груза не возвращается. В случае, если при отправлении груза фрахт не был уплачен, перевозчик вправе взыскать его полностью.

2. В случае, если погруженный с согласия перевозчика опасный груз, станет опасным для судна, другого груза или находящихся на судне людей, перевозчик вправе в зависимости от обстоятельств выгрузить, уничтожить или обезвредить опасный груз без возмещения отправителю убытков, за исключением общей аварии.

Перевозчик имеет право на фрахт в размере, пропорциональном расстоянию, фактически пройденному судном с таким грузом.

Статья 94. Срок и маршрут перевозки груза

Перевозчик обязан доставить груз в срок и маршрутом, которые установлены соглашением сторон, а при отсутствии соглашения - в срок, который требуется для перевозки при сравнимых обстоятельствах и обычным маршрутом.

Статья 95. Препятствия заходу судна в порт назначения

1. В случае, если вследствие причин, не зависящих от перевозчика, судно не может зайти в порт назначения, перевозчик обязан немедленно уведомить об этом отправителя или фрахтователя либо лицо, уполномоченное распоряжаться грузом, когда такое лицо известно перевозчику.

2. В случае, если для перевозки груза предоставлено все судно и в течение разумного срока с момента отправки уведомления перевозчиком не поступило распоряжение о том, как поступить с грузом, капитан судна вправе выгрузить груз в одном из ближайших портов либо вернуть груз в порт отправления в зависимости от того, что, по мнению капитана судна, представляется более выгодным для отправителя или фрахтователя либо лица, уполномоченного распоряжаться грузом.

3. В случае, если для перевозки груза предоставлено не все судно, и в течение трех суток с момента отправки уведомления перевозчиком не поступило распоряжение о том, как поступить с грузом, капитан судна вправе выгрузить груз в одном из ближайших портов и сообщить об этом отправителю или фрахтователю либо лицу, уполномоченному распоряжаться грузом. Капитан судна вправе поступить так и в случае, если полученное им распоряжение нельзя выполнить без причинения ущерба владельцам других находящихся на судне грузов.

4. В случае ожидания перевозчиком распоряжения отправителя или фрахтователя либо лица, уполномоченного распоряжаться грузом, перевозчик имеет право на возмещение расходов, связанных с таким ожиданием, а также на фрахт в размере, пропорциональном фактически пройденному судном расстоянию.

Статья 96. Отказ перевозчика от исполнения договора морской перевозки

В случае, если стоимость погруженного груза не покрывает фрахт и расходы перевозчика на груз и отправитель или фрахтователь не внес полностью фрахт перед отправлением судна и не предоставил дополнительное обеспечение, перевозчик имеет право до выхода судна в рейс отказаться от исполнения договора морской перевозки груза и требовать уплаты одной второй полного фрахта, при наличии простоя - платы за простой, а также возмещения иных расходов. Выгрузка груза осуществляется за счет отправителя или фрахтователя.

Статья 97. Отказ отправителя или фрахтователя от исполнения договора морской перевозки груза

1. При предоставлении всего судна для перевозки груза отправитель или фрахтователь вправе отказаться от исполнения договора морской перевозки груза при условии уплаты:

1) одной второй полного фрахта, при наличии простоя - платы за простой, произведенных перевозчиком за счет груза и не включенных в сумму фрахта расходов, если отказ отправителя или фрахтователя наступил до истечения сталийного или контрсталийного времени, либо до выхода судна в рейс от того, какой из указанных моментов наступил раньше;

2) полного фрахта, других сумм, указанных в подпункте 1) настоящего пункта, если отказ отправителя или фрахтователя наступил после одного из моментов, указанных в подпункте 1) настоящего пункта, и договор морской перевозки груза заключен на один рейс;

3) полного фрахта за первый рейс, других сумм, указанных в подпункте 1) настоящего пункта, и одной второй фрахта за остальные рейсы, если отказ отправителя или фрахтователя наступил после одного из моментов, указанных в подпункте 1) настоящего пункта, и договор морской перевозки груза заключен на несколько рейсов.

При отказе отправителя или фрахтователя от исполнения договора морской перевозки груза до выхода судна в рейс перевозчик обязан выдать отправителю или фрахтователю груз, если даже выгрузка груза может задержать судно более установленного срока.

При отказе отправителя или фрахтователя от исполнения договора морской перевозки груза во время рейса отправитель или фрахтователь вправе требовать выдачи груза только в том порту, в который судно должно зайти в соответствии с договором морской перевозки груза или зашло в силу необходимости.

2. В случае, если для перевозки груза предоставлено не все судно, отправитель или фрахтователь может отказаться от исполнения договора морской перевозки груза при условии уплаты полного фрахта, платы за простой, возмещения расходов,

произведенных перевозчиком за счет груза и не включенных в сумму фрахта. Перевозчик обязан по требованию отправителя или фрахтователя выдать груз до его доставки в порт назначения только в случае, если этим не будет причинен ущерб перевозчику и другому отправителю или фрахтователю.

Статья 98. Отказ от исполнения договора морской перевозки груза каждой из сторон

1. Каждая из сторон договора морской перевозки груза вправе отказаться от его исполнения без возмещения другой стороне убытков при наступлении до отхода судна от места погрузки груза следующих обстоятельств:

- 1) военных и иных действий, создающих угрозу захвата судна или груза;
- 2) блокады места отправления или места назначения;
- 3) задержания судна по причинам, не зависящим от сторон договора морской перевозки груза;
- 4) привлечения судна для государственных нужд при обстоятельствах, носящих чрезвычайный характер;
- 5) запрещения вывоза груза, который предназначен для перевозки, из места отправления или ввоза груза в место назначения.

Обстоятельства, предусмотренные подпунктами 3) и 5) настоящего пункта, не могут служить основанием для отказа от исполнения договора морской перевозки груза без возмещения другой стороне убытков, если задержка судна предполагается на короткий срок.

При наступлении обстоятельств, предусмотренных настоящим пунктом, перевозчик не несет расходов на выгрузку груза.

2. Каждая из сторон договора морской перевозки груза вправе отказаться от его исполнения вследствие наступления любого из обстоятельств, предусмотренных пунктом 1 настоящей статьи, также во время рейса. При этом отправитель или фрахтователь возмещает перевозчику все расходы на груз, в том числе расходы на его выгрузку, а также фрахт в размере, пропорциональном фактически пройденному судном расстоянию.

Статья 99. Прекращение договора морской перевозки груза вследствие невозможности его исполнения

1. Договор морской перевозки груза прекращается без обязанности одной стороны договора возместить другой стороне договора вызванные прекращением договора убытки, если после его заключения и до отхода судна от места погрузки груза вследствие не зависящих от сторон обстоятельств:

- 1) судно погибнет или будет насильственно захвачено;
- 2) судно будет признано непригодным к плаванию;

3) погибнет груз, индивидуально определенный;
4) погибнет груз, определенный родовыми признаками, после сдачи его отправителем для погрузки морскому порту и отправитель не успеет сдать другой груз для погрузки.

2. Договор морской перевозки груза прекращается вследствие указанных в пункте 1 настоящей статьи обстоятельств и во время рейса. При этом перевозчику причитается фрахт в размере, пропорциональном фактически пройденному судном расстоянию, исходя из количества спасенного и сданного груза.

Статья 100. Лицо, имеющее право на получение груза

1. Груз, перевозка которого осуществляется на основании коносамента, выдается перевозчиком в порту выгрузки при предъявлении оригинала коносамента:

1) именного коносамента - получателю, который указан в коносаменте, или лицу, которому коносамент передан по именной передаточной надписи или в иной форме в соответствии с правилами, установленными для уступки требования;

2) ордерного коносамента - лицу, приказу которого составлен коносамент, при наличии в коносаменте передаточных надписей - лицу, указанному в последней из непрерывного ряда передаточных надписей, или предъявителю коносамента с последней бланковой надписью;

3) коносамента на предъявителя - предъявителю коносамента.

2. В случае, если перевозка груза осуществляется на основании морской накладной или на основании иного документа, перевозчик может выдать груз получателю, указанному в таком документе, или получателю, указанному отправителем.

Статья 101. Сдача груза на хранение

1. При предоставлении для перевозки груза части судна, если в порту выгрузки получатель не востребовал груз или отказался от него либо так задержал его прием, что груз не мог быть выгружен в установленное время, перевозчик вправе сдать груз на хранение за счет лица, уполномоченного распоряжаться грузом, с уведомлением об этом отправителя или фрахтователя, а также получателя, когда он известен перевозчику.

2. При предоставлении для перевозки груза всего судна, выгрузка и сдача груза на хранение осуществляются перевозчиком по истечении сталийного и контрсталийного времени и при условии, если в течение сталийного и контрсталийного времени не поступило иное распоряжение отправителя или фрахтователя либо лица, уполномоченного распоряжаться грузом. Время, затраченное перевозчиком на сдачу груза на хранение, рассматривается как простой.

3. В случае, если в течение двух месяцев со дня прихода судна в порт выгрузки сданный на хранение груз не будет востребован и отправитель или фрахтователь либо

лицо, уполномоченное распоряжаться грузом, не уплатит перевозчику причитающиеся за перевозку груза платежи, перевозчик вправе продать груз в установленном порядке. Невостребованный скоропортящийся груз, а также груз, расходы на хранение которого превышают его стоимость, может быть продан до истечения указанного срока, но не ранее срока доставки груза.

4. Вырученная от продажи груза сумма за вычетом причитающихся перевозчику платежей и расходов на хранение и продажу груза передается отправителю или фрахтователю.

В случае, если суммы, вырученной от продажи груза, недостаточно для покрытия причитающихся перевозчику платежей и расходов на хранение и продажу груза, перевозчик вправе взыскать недополученную им сумму с отправителя или фрахтователя.

Статья 102. Платежи при выдаче груза получателю. Право удержания груза

1. Получатель при выдаче ему груза обязан возместить расходы, произведенные перевозчиком за счет груза, внести плату за простой судна в порту выгрузки, а также уплатить фрахт и внести плату за простой судна в порту погрузки, если это предусмотрено коносаментом или другим документом, на основании которых осуществлялась перевозка груза, в случае общей аварии обязан внести аварийный взнос или предоставить надлежащее обеспечение.

2. Перевозчик вправе удерживать груз до уплаты сумм или предоставления обеспечения, указанных в пункте 1 настоящей статьи.

В случае сдачи груза на хранение на склад, не принадлежащий получателю, перевозчик сохраняет право удержания груза при условии немедленного уведомления владельца склада об этом.

3. После выдачи груза получателю перевозчик утрачивает право требовать от отправителя или фрахтователя сумм, не уплаченных получателем, если только перевозчик не смог осуществить право удержания груза по независящим от него обстоятельствам.

4. Требования перевозчика, удерживающего груз, удовлетворяются за счет его стоимости в объеме и в порядке, установленном законодательством.

5. Вырученная от продажи груза сумма за вычетом причитающихся перевозчику сумм в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи и связанных с продажей груза расходов передается получателю.

В случае, если суммы, вырученной от продажи груза, недостаточно для уплаты причитающихся перевозчику сумм в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, перевозчик вправе взыскать недополученную им сумму с отправителя или фрахтователя.

Статья 103. Осмотр груза или проверка его состояния

При фактической или предполагаемой утрате либо повреждении груза получатель и перевозчик обязаны предоставлять друг другу возможность проводить осмотр груза или проверку его состояния до выдачи груза получателю. Расходы на осмотр груза или проверку его состояния несет тот, кто потребовал осмотра или проверки. В случае, если в результате проведенных по требованию получателя осмотра груза или проверки его состояния установлены утрата или повреждение груза, ответственность за которые несет перевозчик, расходы на осмотр груза или проверку его состояния возмещаются перевозчиком.

Статья 104. Заявление об утрате или повреждении груза

1. В случае, если до выдачи груза или во время выдачи груза получатель в письменной форме не сделал заявление перевозчику об утрате или о повреждении груза и не указал общий характер утраты или повреждения груза, считается, что груз получен в соответствии с условиями коносамента при отсутствии доказательств об ином.

2. В случае, если утрата или повреждение груза не могли быть установлены при обычном способе его приема, заявление перевозчику может быть сделано получателем в течение трех дней после выдачи груза.

3. Получатель может не делать заявление, указанное в пункте 1 настоящей статьи, если он совместно с перевозчиком осмотрел груз или проверил его состояние во время выдачи груза.

Статья 105. Платежи при перевозках грузов

Все причитающиеся перевозчику платежи уплачиваются отправителем или фрахтователем. В случаях, предусмотренных соглашением между отправителем или фрахтователем и перевозчиком, и при включении данных об этом в коносамент допускается перевод платежей на получателя.

Статья 106. Размер фрахта

1. Размер фрахта устанавливается соглашением сторон. При отсутствии соглашения сторон размер фрахта исчисляется исходя из ставок, применяемых в месте погрузки груза и во время погрузки груза.

2. В случае, если груз погружен на судно в большем количестве, чем предусмотрено договором морской перевозки груза, размер фрахта соответственно увеличивается.

3. В случае, если вместо предусмотренного договором морской перевозки груза на судно погружен другой груз, размер фрахта за перевозку которого больше, чем предусмотренный договором морской перевозки груза, фрахт уплачивается за перевозку действительно погруженного груза.

4. В случае, если размер фрахта за перевозку действительно погруженного груза меньше, чем фрахт за перевозку груза, предусмотренный договором морской перевозки груза, уплачивается фрахт, предусмотренный договором морской перевозки груза.

Статья 107. Фрахт за груз, утраченный при перевозке

1. За груз, утраченный при его перевозке, фрахт не взимается или подлежит возврату. В случае, если утраченный груз будет спасен, перевозчик имеет право на фрахт в размере, пропорциональном пройденному судном расстоянию.

При исчислении фрахта за фактически пройденное судном расстояние учитывается соотношение части пути, пройденного судном с грузом, с протяженностью всего пути об условленного рейса судна.

2. За груз, утрата или повреждение которого произошли вследствие его естественных свойств или зависящих от отправителя обстоятельств, фрахт уплачивается полностью.

Статья 108. Ответственность перевозчика

1. Перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки груза либо за просрочку его доставки с момента принятия груза до момента выд а ч и .

2. Перевозчик признается просрочившим доставку груза, если груз не выдан в порту выгрузки, предусмотренном договором морской перевозки груза, в срок, который определен соглашением сторон, при отсутствии такого соглашения - в срок, который требуется при сравнимых обстоятельствах.

3. Лицо, имеющее право заявить требование к перевозчику в связи с утратой груза, может считать груз утраченным, если груз не выдан в порту выгрузки лицу, уполномоченному на получение груза, в течение тридцати календарных дней по истечении срока выдачи груза, установленного пунктом 2 настоящей статьи.

4. Соглашение об освобождении перевозчика от ответственности или уменьшении пределов его ответственности недействительно.

Статья 109. Освобождение перевозчика от ответственности

1. Перевозчик освобождается от ответственности за утрату или повреждение груза либо за просрочку его доставки, если докажет, что утрата, повреждение или просрочка произошли вследствие:

- 1) непреодолимой силы;
- 2) опасностей или случайностей на море и в других судоходных водах;
- 3) мер по спасанию людей или имущества на море;
- 4) пожара, возникшего не по вине перевозчика;
- 5) действий или распоряжений государственных органов (задержания, ареста,

карантина и других);
б) военных действий;
7) действия или бездействия отправителя или получателя;
8) скрытых недостатков груза, его свойств или естественной убыли;
9) скрытых недостатков тары и упаковки груза;
10) недостаточности или неясности марок;
11) забастовок или иных обстоятельств, вызвавших приостановление либо ограничение работы морского порта полностью или частично;
12) иных обстоятельств, возникших не по вине перевозчика, его работников или агентов.

2. Перевозчик освобождается от ответственности за утрату или повреждение груза, если получатель не докажет, что утрата или повреждение принятого для перевозки груза произошли по вине перевозчика, в случае прибытия в порт назначения груза:

- 1) в исправных грузовых помещениях с исправными пломбами отправителя;
- 2) в исправной таре без следов вскрытия в пути;
- 3) в сопровождении представителя отправителя или получателя.

Статья 110. Размер ответственности перевозчика за утрату или повреждение груза

1. Перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение груза в следующих размерах:

- 1) за утрату груза - в размере стоимости утраченного груза;
- 2) за повреждение груза - в размере суммы, на которую понизилась его стоимость;
- 3) в случае утраты груза, принятого для перевозки с объявлением его ценности, - в размере объявленной стоимости груза.

2. В случае утраты или повреждения груза перевозчик возвращает полученный им фрахт, если фрахт не входит в стоимость груза.

3. Общая сумма, подлежащая возмещению, исчисляется исходя из стоимости груза в том месте и в тот день, когда груз был выгружен или должен был быть выгружен в соответствии с договором морской перевозки груза.

Стоимость груза определяется исходя из его цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при отсутствии счета или указания цены в договоре - исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные грузы.

4. Из суммы, подлежащей возмещению за утрату или повреждение груза, вычитаются расходы на перевозку груза (фрахт, пошлины и другие), которые должны были быть произведены грузовладельцем, но вследствие утраты или повреждения груза произведены не были.

Статья 111. Ограничение ответственности перевозчика

1. В случае, если род и вид, а также стоимость груза не были объявлены отправителем до погрузки груза и не были внесены в коносамент, ответственность перевозчика за утрату или повреждение принятого для перевозки груза не может превышать 666,67 расчетной единицы за место или другую единицу отгрузки либо две расчетные единицы за один килограмм массы брутто утраченного или поврежденного груза, при этом применяется более высокая стоимость.

2. Ответственность перевозчика за просрочку доставки принятого для перевозки груза не может превышать размер фрахта, подлежащего уплате согласно договору морской перевозки груза.

3. Общая сумма, подлежащая возмещению перевозчиком на основании пунктов 1 и 2 настоящей статьи, не может превышать предел ответственности, который был бы установлен в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи за полную утрату груза, в отношении которого возникла такая ответственность.

4. В случае, если для перевозки груза используется контейнер, поддон или другое приспособление, количество мест или единиц отгрузки, перечисленных в коносаменте в качестве перевозимых в таком приспособлении, считается для целей настоящей статьи количеством мест или единиц отгрузки. За исключением указанного случая, такое приспособление считается местом или единицей груза.

5. Стороны договора морской перевозки груза могут своим соглашением установить пределы ответственности, превышающие те, которые предусмотрены пунктами 1-3 настоящей статьи.

Статья 112. Утрата права на ограничение ответственности

Перевозчик не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное статьей 111 настоящего Закона, если доказано, что утрата или повреждение принятого для перевозки груза либо просрочка его доставки явились результатом его собственного действия или собственного бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности.

Статья 113. Ответственность фактического перевозчика

1. Фактический перевозчик несет ответственность за перевозку груза или ее часть в соответствии с нормами настоящей главы об ответственности перевозчика.

2. Перевозчик несет ответственность за всю перевозку груза в соответствии с правилами, установленными настоящей главой, даже если перевозка груза или ее часть осуществлялась фактическим перевозчиком.

3. Соглашение, в соответствии с которым перевозчик принимает на себя обязательства, не предусмотренные настоящей главой, или отказывается от прав, предоставляемых в соответствии с настоящей главой, распространяется на фактического перевозчика только в случае, если он дал на это согласие в письменной

ф о р м е .

4. В случае, если ответственность несут перевозчик и фактический перевозчик, их ответственность является солидарной.

Статья 114. Ответственность отправителя и фрахтователя

Отправитель и фрахтователь несут ответственность за причиненные перевозчику убытки, если не докажут, что убытки причинены не по их вине или не по вине лиц, за действия или бездействие которых они отвечают.

Статья 115. Сквозная перевозка груза

1. В случае, если перевозчик выдает сквозной коносамент, которым предусматривается, что часть перевозки груза должна осуществляться не перевозчиком, а другим лицом, сквозным коносаментом может быть предусмотрено, что перевозчик не несет ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки груза либо просрочку его доставки, вызванные обстоятельствами, имевшими место в то время, когда груз находился в ведении другого лица при осуществлении им части перевозки груза. Обязанность доказывания того, что утрата или повреждение принятого для перевозки груза либо просрочка его доставки вызваны такими обстоятельствами, лежит на перевозчике.

2. Лицо, осуществляющее часть перевозки груза, несет ответственность за утрату или повреждение принятого им для перевозки груза либо за просрочку его доставки, вызванные обстоятельствами, которые имели место во время нахождения груза в его ведении, в соответствии с нормами настоящей главы об ответственности перевозчика.

Глава 10. Договор морской перевозки пассажира

Статья 116. Определение договора морской перевозки пассажира

1. По договору морской перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти в пункт назначения пассажира и багаж, в случае его сдачи пассажиром, и выдать багаж уполномоченному на получение лицу, а пассажир обязуется уплатить за проезд и за провоз багажа.

2. Перевозчиком является лицо, которое заключило договор морской перевозки пассажира или от имени которого заключен такой договор, в том числе в случае осуществления перевозки или ее части фактическим перевозчиком.

3. Пассажиром является лицо, перевозка которого осуществляется на судне по договору морской перевозки пассажира либо с согласия перевозчика в целях сопровождения автомашины или животных по договору морской перевозки груза.

Статья 117. Форма договора морской перевозки пассажира и багажа

Договор морской перевозки пассажира оформляется билетом, а договора морской перевозки багажа - багажной квитанцией. Форма билета и багажной квитанции устанавливается правилами перевозок.

Статья 118. Багаж и каютный багаж

1. Багажом являются предметы, перевозка которых осуществляется перевозчиком по договору морской перевозки багажа.
2. Каютным багажом является багаж, который находится в каюте пассажира или пассажира.

Статья 119. Плата за проезд пассажира и плата за провоз его багажа

1. Плата за проезд пассажира и плата за провоз его багажа определяются соглашением сторон.
2. Плата за проезд пассажира и провоз его багажа транспортом общего пользования определяются перевозчиком.

3. Пассажир имеет право:

- 1) перевозить с собой бесплатно без права предоставления отдельного места одного ребенка в возрасте до 7 лет, а в международном сообщении - до 5 лет;
- 2) приобрести билеты на детей в возрасте от 7 до 15 лет с оплатой 50 процентов от полной стоимости билета при перевозке, осуществляемой перевозчиком Республики Казахстан;
- 3) приобрести билеты на детей в возрасте от 5 до 12 лет в международном сообщении с оплатой 50 процентов от полной стоимости билета;
- 4) перевозить с собой бесплатно каютный багаж в пределах установленной нормы.

Статья 120. Периоды перевозки пассажира и багажа

1. Перевозка пассажира и багажа включает в себя следующие периоды:
 - 1) в отношении пассажира и его каютного багажа - период посадки, высадки и нахождения пассажира, а также каютного багажа, на борту судна. В перевозку пассажира и багажа включается период доставки водным путем с берега на судно либо наоборот, если ее стоимость включена в стоимость билета или, если судно для вспомогательной перевозки предоставлено в распоряжение пассажира перевозчиком;
 - 2) в отношении каютного багажа, сдаваемого пассажиром для доставки на судно или на причал (вокзал) в пункте назначения - период с момента принятия каютного багажа перевозчиком, его работником или агентом, до его выдачи пассажиру на борту судна или в пункте назначения;
 - 3) в отношении багажа - период с момента принятия багажа перевозчиком, его работником или агентом на берегу либо на борту судна до момента выдачи багажа пассажиру или уполномоченному на получение багажа лицу.

2. В отношении пассажира перевозка не включает в себя период, в течение которого пассажир находится на морском вокзале, причале или ином портовом сооружении.

Статья 121. Отказ от договора морской перевозки пассажира

1. Пассажир вправе отказаться от договора морской перевозки пассажира до отхода судна, а также после начала рейса в любом порту, в который судно зайдет для посадки и ли
в ы с а д к и
п а с с а ж и р о в .

2. Перевозчик вправе отказаться от исполнения договора морской перевозки пассажира при наступлении следующих не зависящих от него обстоятельств:

- 1) военных или иных действий, создающих угрозу захвата судна;
- 2) блокады пункта отправления или пункта назначения;
- 3) привлечения судна для государственных нужд;
- 4) гибели судна или его захвата;
- 5) признания судна не пригодным к плаванию;
- 6) чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера.

3. Перевозчик, отказавшийся от исполнения договора морской перевозки пассажира при наступлении обстоятельств, предусмотренных настоящей статьей, обязан за свой счет доставить пассажира по его требованию в пункт отправления или возместить пассажиру
р е а л ь н о
п о н е с е н н ы е
и м
р а с х о д ы .

4. При отказе пассажира от исполнения договора морской перевозки до отхода судна пассажиру возвращается вся сумма, уплаченная за проезд и провоз багажа, а после начала рейса - часть суммы, уплаченной за проезд и провоз багажа в размере, пропорциональном расстоянию, на которое перевозка пассажира не была осуществлена .

5. Возврат платы за проезд и провоз багажа производится в порядке, определяемом
у п о л н о м о ч е н н ы м
о р г а н о м
н а
т р а н с п о р т е .

Статья 122. Изменение договора морской перевозки пассажира

1. Перевозчик вправе задержать отход судна, изменить маршрут перевозки пассажира, место посадки и (или) высадки пассажира, если такие действия необходимы вследствие стихийных явлений, неблагоприятных санитарно-эпидемиологических условий в пункте отправления, пункте назначения или в пути следования по маршруту перевозки пассажира, а также вследствие других обстоятельств, не зависящих от
п е р е в о з ч и к а .

В случаях, указанных в настоящем пункте, перевозчик обязан за свой счет доставить пассажира по его требованию в пункт отправления или возместить пассажиру
р е а л ь н о
п о н е с е н н ы е
и м
р а с х о д ы .

2. Нормы пункта 1 настоящей статьи не затрагивают право пассажира отказаться от
д о г о в о р а
м о р с к о й
п е р е в о з к и
п а с с а ж и р а .

Статья 123. Ответственность перевозчика за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, и за багаж

1. Перевозчик несет предусмотренную законодательством ответственность за вред, возникший вследствие причинения смерти или повреждения здоровья пассажиру, если не докажет, что вред возник вследствие умысла потерпевшего или непреодолимой силы.

2. Перевозчик может быть освобожден от ответственности полностью или частично если докажет, что грубая неосторожность пассажира явилась причиной его смерти или повреждения здоровья, либо способствовали его смерти или повреждению здоровья.

3. Возмещение перевозчиком вреда, возникшего вследствие причинения смерти или повреждения здоровья пассажиру, осуществляется в порядке, установленном гражданским законодательством.

4. Перевозчик отвечает за утрату, недостачу или повреждение багажа пассажира, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение багажа произошли не по его вине.

Статья 124. Утрата и повреждение ценностей

Перевозчик не отвечает за утрату и повреждение денег, ценных бумаг, золота, изделий из серебра, драгоценностей, украшений, произведений искусства или других ценностей, если только такие ценности не были сданы на хранение перевозчику, который согласился сохранять их в целости. За сданные на хранение ценности перевозчик несет ответственность в полном объеме, но не выше предела, предусмотренного настоящим Законом, если договором не установлен более высокий предел ответственности.

Статья 125. Заявление об утрате или повреждении багажа

1. Пассажир должен направить заявление в письменной форме перевозчику или его агенту в следующие сроки:

1) при повреждении или утрате каютного багажа - до или в момент высадки пассажира;

2) при повреждении багажа - в момент его выдачи;

3) при скрытом повреждении багажа или каютного багажа - в течение пятнадцати дней со дня их выдачи;

4) при утрате багажа - в течение пятнадцати дней со дня высадки пассажира или с момента, когда багаж должен быть выдан.

2. В случае, если пассажир не выполнил требование, предусмотренное настоящей статьей, предполагается, если не доказано иное, что пассажир получил свой багаж неповрежденным.

3. Заявление пассажира в письменной форме не требуется, если багаж осмотрен или состояние его проверено перевозчиком совместно с пассажиром в момент получения багажа, о чем составлен соответствующий акт.

Статья 126. Распоряжение багажом по истечении предельных сроков хранения
Если пассажир не получил багаж по причинам, не зависящим от перевозчика, перевозчик вправе сдать его морскому порту, в котором перевозка пассажира окончена в соответствии с билетом.

Порядок хранения и распоряжения таким багажом устанавливается правилами перевозок и иными нормативными правовыми актами.

Статья 127. Ответственность перевозчика за задержку отправления судна или прибытие судна с опозданием

За задержку отправления судна, перевозящего пассажира, или прибытие судна с опозданием в пункт назначения перевозчик уплачивает пассажиру штраф в размере трех процентов от стоимости билета за каждый час задержки, но не более пятидесяти процентов платы за проезд пассажира и платы за провоз его багажа, если не докажет, что задержка отправления судна или прибытие его с опозданием произошли вследствие обстоятельств, не зависящих от перевозчика.

Статья 128. Фактический перевозчик

1. В случае, если осуществление перевозки пассажира или ее части поручено фактическому перевозчику, перевозчик несет ответственность, установленную настоящей главой, за всю перевозку пассажира. При этом фактический перевозчик имеет права и обязанности, предусмотренные настоящей главой, в отношении осуществляемой им перевозки пассажира.

2. В отношении перевозки пассажира, осуществляемой фактическим перевозчиком, перевозчик несет ответственность за действия или бездействие фактического перевозчика, его работников или агентов, действовавших в пределах своих обязанностей (полномочий).

3. Дополнительные обязанности фактического перевозчика устанавливаются соглашением, заключенным в письменной форме.

4. В случае, если ответственность несут перевозчик и фактический перевозчик, их ответственность является солидарной.

Статья 129. Расписание перевозки пассажиров

Перевозки пассажиров морским транспортом общего пользования организуются перевозчиком по расписанию.

Изменение расписания перевозки пассажиров осуществляется в соответствии с

Статья 130. Организация перевозки пассажиров по предложениям
з а и н т е р е с о в а н н ы х л и ц

Перевозки пассажиров могут быть организованы по предложениям
заинтересованных лиц с заключением соответствующего договора. Плата за такие
перевозки, в том числе плата за провоз пассажира и его багажа, устанавливается
с о г л а ш е н и е м с т о р о н .

Глава 11. Договор фрахтования судна на время (тайм-чартер)

Статья 131. Определение договора фрахтования судна на время (тайм-чартер)

По договору фрахтования судна на время (тайм-чартер) судовладелец обязуется за
обусловленную плату (фрахт) предоставить фрахтователю судно и услуги членов
экипажа судна в пользование на определенный срок для перевозок грузов, пассажиров
или для иных целей торгового мореплавания.

Статья 132. Содержание договора тайм-чартера

В договоре тайм-чартера должны быть указаны наименования сторон, название
судна, его технические и эксплуатационные данные (грузоподъемность,
грузовместимость, скорость и другие), район плавания, цель фрахтования, время, место
передачи и возврата судна, ставка фрахта, срок действия договора.

Статья 133. Договор субфрахтования судна на время (субтайм-чартер)

1. В случае, если тайм-чартером не предусмотрено иное, фрахтователь в пределах
предоставленных тайм-чартером прав имеет право заключить от своего имени
договоры фрахтования судна на время с третьими лицами на весь срок действия
тайм-чартера или на часть такого срока (субтаймчартер). Заключение субтайм-чартера
не освобождает фрахтователя от исполнения им тайм-чартера, заключенного с
с у д о в л а д е л ь ц е м .

2. К субтайм-чартеру применяются нормы настоящей главы.

Статья 134. Обеспечение мореходного состояния судна по договору тайм-чартера

1. Судовладелец обязан привести судно в мореходное состояние к моменту его
передачи фрахтователю - принять меры по обеспечению годности судна (его корпуса,
двигателя и оборудования) для целей фрахтования, предусмотренных тайм-чартером,
по укомплектованию судна экипажем и надлежащему снаряжению судна.

2. Судовладелец обязан также в течение срока действия тайм-чартера поддерживать
судно в мореходном состоянии, оплачивать расходы на страхование судна и своей

ответственности, а также на содержание членов экипажа судна.

Статья 135. Обязанности фрахтователя по коммерческой эксплуатации судна и его
в о з в р а т у

1. Фрахтователь обязан пользоваться судном и услугами членов его экипажа в соответствии с целями и условиями их предоставления, определенными тайм-чартером. Фрахтователь оплачивает расходы, связанные с коммерческой эксплуатацией судна.

Доходы, полученные в результате пользования зафрахтованным судном и услугами членов его экипажа, являются собственностью фрахтователя, за исключением доходов, полученных от спасания, которые распределяются между судовладельцем и фрахтователем в соответствии со статьей 141 настоящего Закона.

2. По окончании срока действия тайм-чартера фрахтователь обязан возвратить судно судовладельцу в том состоянии, в каком оно было получено им, с учетом нормального износа судна.

3. При несвоевременном возврате судна фрахтователь уплачивает за задержку судна сумму в размере фрахта, предусмотренного тайм-чартером, или сумму, соответствующую рыночной ставке фрахта, если она превышает ставку фрахта, предусмотренную тайм-чартером.

Статья 136. Ответственность фрахтователя перед грузовладельцем

В случае, если судно предоставлено фрахтователю для перевозки груза, фрахтователь вправе от своего имени заключать договоры перевозки груза, подписывать чартеры, выдавать коносаменты, морские накладные. В данном случае фрахтователь несет ответственность перед грузовладельцем в соответствии с нормами статей 108-115 настоящего Закона.

Статья 137. Подчиненность членов экипажа судна

1. Капитан судна и другие члены экипажа судна подчиняются распоряжениям судовладельца, относящимся к управлению судном, в том числе к судовождению, внутреннему распорядку на судне и составу экипажа судна.

2. Для капитана судна и других членов экипажа судна обязательны распоряжения фрахтователя, касающиеся коммерческой эксплуатации судна.

Статья 138. Освобождение фрахтователя от ответственности за убытки, причиненные спасанием, гибелью или повреждением судна

Фрахтователь не несет ответственность за убытки, причиненные спасанием, гибелью или повреждением зафрахтованного судна, если не доказано, что убытки причинены по вине фрахтователя.

Статья 139. Уплата фрахта

1. Фрахтователь уплачивает судовладельцу фрахт в порядке и в сроки, которые предусмотрены тайм-чартером. Фрахтователь освобождается от уплаты фрахта и расходов на судно за время, в течение которого судно было непригодно для эксплуатации вследствие немореходного состояния.

В случае, если судно становится непригодным для эксплуатации по вине фрахтователя, судовладелец имеет право на фрахт, предусмотренный тайм-чартером, независимо от возмещения фрахтователем причиненных судовладельцу убытков.

2. В случае просрочки фрахтователем уплаты фрахта свыше пятнадцати календарных дней судовладелец имеет право без предупреждения изъять судно у фрахтователя и взыскать с него причиненные такой просрочкой убытки.

Статья 140. Гибель судна и оплата фрахта

В случае гибели судна фрахт подлежит уплате со дня, предусмотренного тайм-чартером, по день гибели судна или, если этот день установить невозможно, по день получения последнего известия о судне.

Статья 141. Вознаграждение за оказание услуг по спасанию

Вознаграждение, причитающееся судну за услуги по спасанию, оказанные до окончания действия тайм-чартера, распределяется в равных долях между судовладельцем и фрахтователем за вычетом расходов на спасание и причитающейся экипажу судна доли вознаграждения.

Глава 12. Договор фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартер)

Статья 142. Определение договора фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартер)

По договору фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартер) судовладелец обязуется за обусловленную плату (фрахт) предоставить фрахтователю в пользование и во владение на определенный срок не укомплектованное экипажем и не снаряженное судно для перевозок грузов, пассажиров или для иных целей торгового мореплавания.

Статья 143. Содержание бербоут-чартера

В бербоут-чартере должны быть указаны наименования сторон, название судна, его класс, флаг, технические и эксплуатационные данные (грузоподъемность, грузовместимость, скорость и другие), количество расходуемого им топлива, район плавания, цель фрахтования, время, место передачи и возврата судна, ставка фрахта, срок действия договора.

Статья 144. Договор субфрахтования судна без экипажа (суббербоут-чартер)

1. В случае, если бербоут-чартером не предусмотрено иное, фрахтователь в пределах предоставленных бербоут-чартером прав может заключать от своего имени договоры фрахтования судна без экипажа с третьими лицами на весь срок действия бербоут-чартера или на часть данного срока (суббербоут-чартер). Заключение суббербоут-чартера не освобождает фрахтователя от исполнения бербоут-чартера, заключенного им с судовладельцем.

2. К суббербоут-чартеру применяются нормы, установленные настоящей главой.

Статья 145. Обеспечение мореходного состояния судна по договору бербоут-чартера

1. Судовладелец обязан привести судно в мореходное состояние к моменту его передачи фрахтователю - принять меры по обеспечению годности судна (его корпуса, двигателя и оборудования) для целей фрахтования, предусмотренных бербоут-чартером.

2. Фрахтователь обязан в течение срока действия бербоут-чартера поддерживать судно в мореходном состоянии, однако устранение скрытых недостатков судна является обязанностью судовладельца.

Статья 146. Комплектование экипажа судна по условиям договора бербоут-чартера

Фрахтователь осуществляет комплектование экипажа судна. Фрахтователь вправе укомплектовать экипаж судна лицами, ранее не являвшимися членами экипажа данного судна, или в соответствии с условиями бербоут-чартера лицами, ранее являвшимися членами экипажа данного судна. Независимо от способа комплектования экипажа судна капитан судна и другие члены экипажа судна подчиняются фрахтователю.

Статья 147. Обязанности фрахтователя по эксплуатации судна и его возврату

1. Фрахтователь осуществляет эксплуатацию судна в соответствии с условиями бербоут-чартера и несет все связанные с эксплуатацией расходы, в том числе расходы на содержание членов экипажа судна.

2. По окончании срока действия бербоут-чартера фрахтователь обязан возвратить судно судовладельцу в том состоянии, в каком оно было получено им, с учетом нормального износа.

Статья 148. Ответственность фрахтователя перед третьими лицами

Фрахтователь несет ответственность перед третьими лицами по любым их требованиям, возникающим в связи с эксплуатацией судна, за исключением требований возмещения ущерба от загрязнения с судов нефтью и ущерба в связи с

морской перевозкой опасных грузов.

Статья 149. Убытки, причиненные спасанием, гибелью или повреждением судна

Убытки, причиненные спасанием, гибелью или повреждением судна, несет фрахтователь, если не докажет, что убытки причинены не по его вине.

Статья 150. Уплата фрахта судовладельцу

1. Фрахтователь уплачивает судовладельцу фрахт за месяц вперед по ставке, согласованной сторонами. Фрахтователь освобождается от уплаты фрахта и расходов на судно за время, в течение которого судно было непригодно к эксплуатации вследствие немореходного состояния, если только непригодность судна не наступила по вине фрахтователя.

2. В случае просрочки уплаты фрахта свыше пятнадцати календарных дней судовладелец имеет право без предупреждения изъять судно у фрахтователя, за исключением случая, предусмотренного статьей 151 настоящего Закона, и взыскать с фрахтователя причиненные такой просрочкой убытки.

3. В случае гибели судна фрахт подлежит уплате со дня, предусмотренного бербоут-чартером, по день гибели судна или, если этот день установить невозможно, по день получения последнего известия о судне.

Статья 151. Недопустимость изъятия судна

По бербоут-чартеру с условием выкупа судна в соответствии со статьей 152 настоящего Закона судовладелец не вправе изъять судно у фрахтователя в случае просрочки уплаты фрахта свыше пятнадцати календарных дней, если такая просрочка вызвана обстоятельствами, не зависящими от фрахтователя, но вправе взыскать с фрахтователя причиненные просрочкой убытки.

Статья 152. Выкуп судна

По бербоут-чартеру с условием выкупа судна фрахтователем по истечении срока действия бербоут-чартера судно переходит в собственность фрахтователя, если фрахтователь исполнил свои обязательства по бербоут-чартеру и произвел последнюю уплату фрахта в соответствии с пунктом 1 статьи 150 настоящего Закона.

Статья 153. Ответственность за недостатки выкупленного судна

Судовладелец несет ответственность за любые недостатки выкупленного фрахтователем судна, в том числе за скрытые недостатки, если фрахтователь докажет, что такие недостатки возникли до передачи ему судна или по возникшим до его передачи причинам.

Глава 13. Договор буксировки

Статья 154. Определение договора буксировки

По договору буксировки владелец одного судна обязуется за вознаграждение буксировать другое судно или иной плавучий объект на определенное расстояние (морская буксировка) либо для выполнения маневров на акватории порта, в том числе для ввода судна или иного плавучего объекта в порт либо вывода их из порта (портовая буксировка).

Статья 155. Обязанности сторон договора буксировки

1. Каждая из сторон договора буксировки обязана заблаговременно привести свое судно или иной плавучий объект в состояние, годное для буксировки.

2. Буксировка должна осуществляться с мастерством, как того требуют обстоятельства, без перерыва и задержек, за исключением необходимых, и в соответствии с принятой морской практикой.

Статья 156. Ответственность при морской буксировке

1. Морская буксировка осуществляется под управлением капитана буксирующего судна.

Ответственность за ущерб, причиненный при морской буксировке буксируемому судну или иному плавучему объекту либо находящимся на них людям или имуществу, несет владелец буксирующего судна, если не докажет, что ущерб причинен не по его вине.

2. Стороны договора морской буксировки могут соглашением в письменной форме возложить обязанность по управлению морской буксировкой на капитана буксируемого судна или иного плавучего объекта. В таком случае ответственность за ущерб, причиненный при морской буксировке буксирующему судну либо находящимся на нем людям или имуществу, несет владелец буксируемого судна или иного плавучего объекта, если не докажет, что ущерб причинен не по его вине.

Статья 157. Ответственность при портовой буксировке

1. Портовая буксировка осуществляется под управлением капитана буксируемого судна или иного плавучего объекта.

Ответственность за ущерб, причиненный при портовой буксировке буксирующему судну либо находящимся на нем людям или имуществу, несет владелец буксируемого судна или иного плавучего объекта, если не докажет, что ущерб причинен не по его вине.

2. Стороны договора портовой буксировки могут соглашением в письменной форме возложить обязанность по управлению портовой буксировкой на капитана

буксирующего судна. В данном случае ответственность за ущерб, причиненный при портовой буксировке буксируемому судну или иному плавучему объекту, либо находящимся на них людям или имуществу, несет владелец буксирующего судна, если не докажет, что ущерб причинен не по его вине.

Статья 158. Ответственность при буксировке в ледовых условиях
Владелец буксирующего судна не отвечает за ущерб, причиненный при буксировке в ледовых условиях буксируемому судну или иному плавучему объекту, либо находящимся на них людям или имуществу, если не доказано, что ущерб причинен по его вине.

Глава 14. Экспедитор, морской агент, морской брокер

Статья 159. Договор транспортной экспедиции, морского агентирования

1. Договор транспортной экспедиции, морского агентирования заключается в соответствии с нормами настоящего Закона, К941000_ Гражданского Кодекса, правил осуществления экспедиторской деятельности на транспорте, утверждаемых Правительством Республики Казахстан.

2. Договор морского агентирования является договором транспортной экспедиции, заключенным между морским агентом и судовладельцем.

3. По договору морского агентирования морской агент обязуется за вознаграждение и за счет судовладельца выполнить или организовать выполнение определенных договором услуг, в том числе заключить от имени судовладельца или от своего имени договор (договоры) морской перевозки груза.

4. Морской агент может совершать юридические и иные действия с согласия судовладельца также в пользу другой стороны, уполномочившей его на такие действия.

Статья 160. Договор морского посредничества

1. По договору морского посредничества посредник (морской брокер) обязуется по поручению доверителя от его имени и за его счет оказывать посреднические услуги при заключении договоров купли-продажи судов, договоров фрахтования, договоров буксировки судов, а также договоров морского страхования, за вознаграждение, установленное в договоре морского посредничества.

2. Морской брокер может представлять обе стороны при заключении договоров, если стороны уполномочили его. При этом морской брокер обязан сообщать каждой из сторон, что он представляет также другую сторону и при оказании посреднических услуг обязан действовать в интересах обеих сторон.

Глава 15. Страхование

Статья 161. Обязательное страхование

1. Обязательному страхованию при осуществлении деятельности по торговому мореплаванию подлежат:

1) риск ответственности перевозчика по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью и имуществу пассажира в соответствии с нормами настоящей главы;

2) риск ответственности работодателя по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью своим работникам на период исполнения ими служебных обязанностей, в соответствии с законодательством о труде;

3) риск ответственности перевозчика при перевозке опасных грузов и за ущерб от загрязнения с судов нефтью при перевозке нефти в качестве груза в объеме 2000 и более тонн в соответствии с нормами главы 18 настоящего закона.

2. Перевозчик, осуществляющий международные перевозки, производит обязательное страхование на условиях международных договоров, ратифицированных Республикой Казахстан.

Статья 162. Условия обязательного страхования пассажира

1. Вред, нанесенный жизни, здоровью и имуществу пассажира в результате страхового случая, подлежит страховому возмещению в размере реально причиненного ущерба с учетом правил об ограничении ответственности, установленных главой 20 настоящего Закона.

2. Договор страхования перевозчика со страховщиком вступает в силу со дня заключения договора.

3. Страховщик не выплачивает страховую сумму при причинении вреда жизни, здоровью и имуществу пассажира в результате умышленных действий пассажира, направленных на наступление страхового случая, исключая действия, совершенные в состоянии крайней необходимости или необходимой обороны.

4. Страховым полисом при обязательном страховании жизни, здоровья и имущества пассажира является билет.

5. Размеры страховых платежей и страхового возмещения, порядок и сроки их выплаты определяются Правительством Республики Казахстан.

Статья 163. Добровольное страхование

1. При осуществлении деятельности по торговому мореплаванию в добровольном порядке могут быть застрахованы любые имущественные интересы в соответствии с законодательством о страховании с учетом особенностей, предусмотренных настоящей главой.

2. При заключении договора страхования страхователь обязан сообщить страховщику сведения об обстоятельствах, которые имеют существенное значение для определения степени риска и которые известны или должны быть известны страхователю, а также сведения, запрошенные страховщиком.

Страхователь освобождается от обязанности сообщать страховщику общеизвестные сведения, а также сведения, которые известны или должны быть известны страховщику

3. При не сообщении страхователем сведений об обстоятельствах, имеющих существенное значение для определения степени риска, или при сообщении им неверных сведений страховщик вправе отказаться от исполнения договора страхования . При этом страховые платежи не подлежат возврату, если страхователь не докажет, что не сообщение им сведений или сообщение неверных сведений произошло не по его в и н е .

4. Страховщик не вправе отказаться от исполнения договора страхования, если отпали обстоятельства, имеющие существенное значение для определения степени риска и о которых не сообщил страхователь.

Статья 164. Последствия отчуждения застрахованного груза

1. В случае отчуждения груза, застрахованного собственником, договор страхования сохраняет силу, при этом на приобретателя такого груза переходят все права и обязанности страхователя.

2. В случае, если до отчуждения застрахованного груза страховой платеж не уплачен, обязанность его уплатить несут как страхователь груза, так и его приобретатель. Требование уплатить страховой платеж не относится к держателю страхового свидетельства (полиса, сертификата), в котором отсутствует указание на то, что страховой платеж не уплачен.

Статья 165. Последствия отчуждения застрахованного судна

В случае отчуждения застрахованного судна договор страхования прекращается с момента отчуждения судна. В случае отчуждения застрахованного судна во время рейса по требованию страхователя, договор страхования остается в силе до окончания рейса, и на приобретателя судна переходят все права и обязанности страхователя.

Последствия, предусмотренные абзацем первым настоящего пункта, наступают и в случае передачи застрахованного судна в пользование и во владение фрахтователю по договору б е р б о у т - ч а р т е р а .

Статья 166. Страховая сумма

1. При страховании судна, груза или иного имущества страховая сумма не может превышать их действительную стоимость в момент заключения договора страхования (

страховую стоимость). Стороны не могут оспаривать страховую стоимость имущества, определенную договором страхования, если страховщик не докажет, что он намеренно введен в заблуждение страхователем.

2. В случае, если страховая сумма, указанная в договоре страхования, превышает страховую стоимость имущества, договор страхования является недействительным в части страховой суммы, которая превышает страховую стоимость.

3. В случае, если страховая сумма объявлена ниже страховой стоимости имущества, размер страхового возмещения уменьшается пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости.

Статья 167. Двойное страхование

1. В случае, если объект застрахован у нескольких страховщиков на суммы, которые в итоге превышают его страховую стоимость (двойное страхование), обязательства всех страховщиков ограничиваются размером страховой стоимости. При этом каждый страховщик несет обязательства в размере, пропорциональном отношению страховой суммы согласно заключенному им договору страхования к общей страховой сумме по всем договорам страхования, заключенным в отношении данного объекта.

2. В случае, если ответственность судовладельца застрахована у нескольких страховщиков (двойное страхование), размер обязательств каждого из страховщиков равен его обязательствам в соответствии с заключенным им договором страхования.

В случае, если при наступлении страхового случая размер ответственности судовладельца меньше размера обязательств всех страховщиков, каждый из страховщиков отвечает в размере, пропорциональном отношению размера его обязательств к размеру обязательств всех страховщиков.

Статья 168. Генеральный полис

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

2. По требованию страхователя страховщик обязан выдавать страховое свидетельство (полис, сертификат) отдельных отправок грузов, подпадающих под действие генерального полиса. В случае несоответствия страхового свидетельства отдельных отправок грузов генеральному полису, предпочтение отдается страховому свидетельству.

3. Страхователь обязан сообщить страховщику в установленные договором сроки необходимые сведения о каждой отправке груза, подпадающей под действие генерального полиса, в частности название судна, на котором перевозится груз, путь следования груза и страховую сумму. Страхователь не освобождается от такой

обязанности, даже если он получит сведения об отправке груза после его доставки в порт назначения в неповрежденном состоянии.

4. Страховщик вправе отказаться от выполнения обязательств по генеральному полису, если страхователь умышленно не сообщил, или несвоевременно сообщил необходимые сведения об отдельных отправлениях грузов.

В таких случаях страховщик имеет право на получение всей суммы страхового платежа, которую он мог бы получить при надлежащем исполнении страхователем договора страхования.

Статья 169. Основания освобождения страховщика от выплаты страхового возмещения

Страховщик вправе полностью или частично отказать выгодоприобретателю в выплате страхового возмещения, если страховой случай произошел вследствие:

- 1) умышленных действий или грубой неосторожности отправителя или получателя либо его представителя;
- 2) погрузки без ведома страховщика опасного груза.

Статья 170. Последствия изменения риска

1. Страхователь или выгодоприобретатель обязан немедленно, как только это станет ему известно, сообщить страховщику о любом существенном изменении, которое произошло с объектом страхования или в отношении объекта страхования (перегрузке, изменении способа перевозки груза, порта выгрузки, отклонении судна от обусловленного или обычного маршрута следования, оставлении судна на зимовку и других).

2. Увеличение риска, если только оно не вызвано спасением людей, судов или грузов либо необходимостью безопасного продолжения рейса, дает страховщику право пересмотреть условия договора страхования или потребовать увеличения размера страховых платежей, а в случае несогласия страхователя - расторгнуть договор. При этом страховые платежи не подлежат возврату.

Статья 171. Предотвращение или уменьшение убытков

1. При наступлении страхового случая страхователь обязан принять необходимые меры по предотвращению или уменьшению убытков, немедленно известить страховщика о наступлении страхового случая и следовать указаниям страховщика, если такие указания будут им даны.

2. Страховщик освобождается от выплаты страхового возмещения по договору морского страхования, если страховой случай произошел по умыслу или грубой неосторожности страхователя или выгодоприобретателя.

1. В случае, если имущество застраховано от гибели, страхователь или выгодоприобретатель может заявить страховщику об отказе от своих прав на застрахованное имущество (абандон) и получить всю страховую сумму в случае:

- 1) пропажи судна без вести;
- 2) уничтожения судна и (или) груза (полной фактической гибели);
- 3) экономической нецелесообразности восстановления или ремонта судна (полной конструктивной гибели судна);
- 4) экономической нецелесообразности устранения повреждений судна или доставки груза в порт назначения;
- 5) захвата судна или груза, застрахованных от такой опасности, если Захват длится более чем шесть месяцев.

2. В случаях, указанных в пункте 1 настоящей статьи, к страховщику переходят:

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

3. Страховщик может требовать возврата страхового возмещения за вычетом той части страхового возмещения, которая соответствует реальному ущербу, причиненному страхователю или выгодоприобретателю, если окажется, что судно не погибло.

4. Соглашение сторон, противоречащее настоящей статье, недействительно.

Статья 177. Заявление об абандоне

1. Заявление об абандоне должно быть сделано страховщику в течение шести месяцев с момента окончания срока или наступления обстоятельств, указанных в статьях 175, 176 настоящего Закона.

2. По истечении шести месяцев страхователь или выгодоприобретатель утрачивает право на абандон и может требовать возмещения убытков на общих основаниях.

3. Заявление об абандоне должно быть безусловным и не может быть отозвано.

Статья 178. Последствия возмещения убытков третьими лицами

В случае возмещения убытков страхователю или выгодоприобретателю третьими лицами страховщик уплачивает страхователю или выгодоприобретателю только разницу между суммой, подлежащей уплате в соответствии с условиями договора морского страхования, и суммой, полученной страхователем или выгодоприобретателем от третьих лиц.

Статья 179. Понятие общей аварии и принципы ее распределения

1. Общей аварией признаются убытки, понесенные вследствие расходов ради общей безопасности и в целях сохранения от общей опасности имущества, участвующего в общем морском предприятии, - судна, фрахта, груза.

2. Общей аварией признаются только такие убытки, которые являются прямым следствием действий, указанных в пункте 1 настоящей статьи.

3. Общая авария распределяется между судном, грузом и фрахтом соразмерно их стоимости во время и в месте окончания общего морского предприятия в соответствии с правилами перевозок.

4. Общее морское предприятие имеет также место в случае, если одно или несколько судов буксируют либо толкают другое судно или другие суда, при условии, если они все участвуют в коммерческой деятельности, но не в спасательной операции.

Судно не подвергается общей опасности вместе с другим судном или другими судами, если в результате простого отсоединения от другого судна или других судов оно находится в безопасности. В случае, если отсоединение представляет собой акт общей аварии, общее морское предприятие продолжается.

Статья 180. Общая авария, вызванная заходом судна в место убежища

1. Общей аварией признаются расходы на заход судна в порт или иное место убежища либо возвращение судна в порт или иное место погрузки груза вследствие несчастного случая или другого чрезвычайного обстоятельства, вызвавшего необходимость такого захода или возвращения ради общей безопасности.

2. В случаях, если расходы на заход судна в место убежища или возвращение его в место погрузки груза признаются общей аварией, к ней относятся также расходы, связанные с выходом судна с грузом или частью груза из такого места.

3. Расходы на заработную плату и довольствие членов экипажа судна, топливо и предметы снабжения, произведенные в связи с продлением рейса в результате захода судна в место убежища или возвращения его в место погрузки груза при обстоятельствах, указанных в пункте 1 настоящей статьи, признаются общей аварией.

4. Нормы пунктов 1-3 настоящей статьи соответственно применяются к расходам на перемещение судна из места убежища, в которое судно зашло и в котором его ремонт не может быть проведен, в другой порт или другое место, а также к расходам в связи с временным ремонтом судна, его буксировкой и удлинением рейса.

Статья 181. Временный ремонт судна

Расходы на временный ремонт судна, проведенный в месте погрузки груза, месте захода судна или месте убежища судна ради общей безопасности либо для устранения повреждений, причиненных вследствие общеаварийных пожертвований, относятся к

общей аварии. Расходы на временное устранение случайных повреждений, необходимое для завершения рейса, возмещаются только в размере тех предотвращенных расходов, которые были бы отнесены к общей аварии, если такое устранение не было бы проведено.

Статья 182. Расходы, вызванные задержкой судна ради общей безопасности

1. Общей аварией признаются расходы на заработную плату и довольствие экипажа судна, вызванные задержкой судна в каком-либо порту или месте вследствие несчастного случая, пожертвования или другие чрезвычайные расходы ради общей безопасности либо для устранения повреждений, причиненных таким несчастным случаем, пожертвованием или другим чрезвычайным обстоятельством, если такое устранение необходимо для безопасного продолжения рейса. Расходы на топливо, предметы снабжения и портовые расходы, возникшие за время такой задержки, возмещаются в порядке распределения общей аварии, за исключением расходов на устранение повреждений, не относимых к общей аварии.

2. Нормы пункта 1 настоящей статьи не применяются к расходам, вызванным задержкой судна вследствие устранения повреждений, не связанных с каким-либо несчастным случаем или иным имевшим место во время рейса чрезвычайным обстоятельством. Такие расходы не признаются общей аварией, даже если устранение повреждений необходимо для безопасного продолжения рейса.

Статья 183. Последствия признания судна непригодным к плаванию или отказа судна от продолжения рейса

В случае признания судна непригодным к плаванию или отказа судна от продолжения рейса, к общей аварии относятся только расходы (на хранение, страхование, заработную плату экипажа судна и его довольствие, топливо, предметы снабжения, портовые расходы), произведенные до признания судна непригодным к плаванию или до отказа судна от продолжения рейса либо до окончания выгрузки груза при условии, что выгрузка груза не закончена.

Статья 184. Общая авария, вызванная расходами на спасание

1. Расходы на спасание, произведенные участвующими в общем морском предприятии сторонами, если спасание осуществлялось в целях, указанных в пункте 1 статьи 179 настоящего Закона, признаются общей аварией независимо от того, осуществлялось спасание на основании договора или иным образом.

2. Расходы, указанные в пункте 1 настоящей статьи, включают в себя вознаграждение за спасание, при определении размера которого принимаются во внимание мастерство и усилия спасателей в предотвращении или уменьшении ущерба окружающей среде, которые указаны в подпункте 2 пункта 1 статьи 213 настоящего

З а к о н а .

Специальная компенсация, выплачиваемая судовладельцем спасателю в размере, предусмотренном пунктом 4 статьи 214 настоящего Закона, не признается общей аварией .

Статья 185. Общая авария, вызванная принятием мер по спасанию
Общей аварией при наличии признаков, указанных в статье 179 настоящего Закона,
в частности, признаются :

- 1) убытки, причиненные выбрасыванием груза за борт судна, а также убытки, причиненные судну или грузу вследствие пожертвования ради общей безопасности, в частности, вследствие проникновения воды в трюм через открытые для выбрасывания груза люки или другие сделанные для этого отверстия;
- 2) убытки, причиненные судну или грузу в связи с тушением пожара на судне, в том числе убытки от проведенного в этих целях выбрасывания судна на берег или затопления горящего судна ;
- 3) убытки, причиненные судну или грузу намеренной посадкой судна на мель, независимо от того, могло ли судно быть вынесено на мель само;
- 4) убытки, причиненные судну повреждением двигателей, других машин или котлов судна при снятии судна с мели;
- 5) чрезвычайные расходы на облегчение находящегося на мели судна посредством перегрузки груза, топлива или предметов снабжения из судна на лихтеры, на найм лихтеров и на обратную их погрузку на судно, а также другие понесенные вследствие этого убытки .

Статья 186. Расходы, вызванные мерами по предотвращению или уменьшению
ущерба окружающей среде

Расходы, вызванные мерами по предотвращению или уменьшению ущерба окружающей среде, относятся к общей аварии, если они произведены в одном из следующих случаев или во всех следующих случаях:

- 1) как часть операции, которая осуществлена ради общей безопасности, но которая, если бы она была предпринята стороной вне общего морского предприятия, давала бы этой стороне право на вознаграждение за спасание;
- 2) при условии захода судна в порт либо выхода судна из порта или места при обстоятельствах, предусмотренных статьей 180 настоящего Закона;
- 3) при условии задержки судна в порту или месте при обстоятельствах, предусмотренных статьей 180 настоящего Закона. В случае, если фактически имеет место утечка или слив загрязняющих веществ с судна, расходы, вызванные необходимыми в связи с этим дополнительными мерами по предотвращению или уменьшению ущерба окружающей среде, не признаются общей аварией;

4) в связи с выгрузкой, со складированием или с обратной погрузкой груза, если расходы на указанные операции признаются общей аварией.

Статья 187. Убытки от повреждения или гибели груза, топлива либо предметов снабжения, потери фрахта

1. Убытки от повреждения или гибели груза, топлива либо предметов снабжения, причиненные в результате перемещения их на судне, выгрузки из судна, обратной погрузки на судно и укладки, а также в результате их хранения, признаются общей аварией в случаях, если расходы на осуществление указанных операций признаются общей аварией.

2. Потеря фрахта, вызванная утратой груза, признается общей аварией в случаях, если утрата груза возмещается в порядке распределения общей аварии. При этом из фрахта исключаются расходы, которые в целях его получения были бы произведены судовладельцем, но вследствие пожертвования не были произведены.

Статья 188. Заменяющие расходы

Признаются общей аварией любые дополнительные расходы, произведенные вместо других расходов, которые были бы отнесены к общей аварии (заменяющие расходы). Заменяющие расходы возмещаются только в размере предотвращенных расходов независимо от экономии, полученной кем-либо из участников общей аварии в результате таких заменяющих расходов.

Статья 189. Убытки, не признаваемые общей аварией (частная авария)

1. Убытки, не подпадающие под признаки общей аварии, установленные пунктом 1 статьи 179 настоящего Закона, а также убытки, указанные в пункте 2 настоящей статьи, признаются частной аварией. Такие убытки не подлежат распределению между судном, грузом и фрахтом, и их несет тот, кто их потерпел, или тот, кто несет ответственность за их причинение.

2. Не признаются общей аварией даже при наличии признаков, указанных в пункте 1 статьи 179 настоящего Закона:

1) стоимость выброшенного за борт груза, перевозившегося на судне с нарушением правил и обычаев торгового мореплавания;

2) убытки, причиненные в связи с тушением пожара на судне вследствие воздействия дыма или нагревания;

3) убытки, причиненные обрушением обломков или частей судна, ранее снесенных или фактически утраченных вследствие морской опасности;

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

5) любые убытки или потери, понесенные судном или грузом вследствие

увеличения продолжительности рейса (убытки от простоя, изменения цен и другие).

Статья 190. Убытки от повреждения судна, его машин или принадлежностей

1. Составляющие общую аварию убытки от повреждения судна, его машин или принадлежностей определяются исходя из стоимости ремонта, исправления или замены того, что повреждено или утрачено. При этом делаются скидки "за новое вместо старого" в соответствии со статьей 191 настоящего Закона.

2. В случае, если ремонт судна не производился, убытки от повреждения судна определяются в сумме, на которую стоимость судна уменьшилась в результате повреждения и которая согласно смете не выше стоимости ремонта судна.

Статья 191. Скидки "за новое вместо старого"

1. В случае, если при ремонте судна, возраст которого не превышает пятнадцати лет, старые материалы или части судна заменяются новыми, стоимость ремонта, относимая к общей аварии в соответствии со статьей 190 настоящего Закона, уменьшается на одну треть часть стоимости ремонта, за исключением случаев, предусмотренных пунктами 2-4 настоящей статьи.

2. Скидки "за новое вместо старого" не делаются со стоимости временного ремонта судна, признаваемой общей аварией при вине одного из судов в столкновении, а также со стоимости продовольствия, предметов снабжения, якорей и якорных цепей.

3. Вызываемые необходимостью ремонта судна расходы на сухой док, стапеля и перемещение судна полностью относятся к общей аварии.

4. Расходы на очистку, окраску и покрытие корпуса судна при его ремонте признаются общей аварией в размере пятидесяти процентов и при условии, если предшествующие окраска и покрытие корпуса имели место в последние двенадцать месяцев до акта общей аварии.

5. Для применения скидок "за новое вместо старого" возраст судна исчисляется с 31 декабря года окончания его постройки до дня акта общей аварии. В отношении изоляции, спасательных и других шлюпок, средств связи, навигационных приборов и оборудования, машин и котлов судна учитывается их действительный возраст.

Статья 192. Диспаша и диспашеры

По заявлению заинтересованных лиц наличие общей аварии устанавливается и расчет по ее распределению (диспаша) составляется лицами, обладающими знаниями и опытом в области морского права (диспашерами).

Статья 193. Доказательства и материалы, на основании которых составляется диспаша

1. Сторона, требующая распределения общей аварии, обязана доказать, что

заявленные убытки действительно должны быть признаны общей аварией.

2. Лицо, интересы которого могут быть затронуты составлением диспаша, подает диспашеру заявление в письменной форме о потерях или расходах, возмещения которых оно требует, в течение двенадцати месяцев со дня окончания общего морского предприятия .

В случае, если такое заявление не подано или в течение двенадцати месяцев после запроса о таком заявлении лицо не представит доказательства в целях обоснования заявленного требования либо данные о стоимости имущества, диспашер вправе составлять диспашу на основе имеющейся у него информации; при этом диспаша может оспариваться только на том основании, что она является явно неправильной.

3. При возникновении во время составления диспаша вопросов, требующих для их разрешения специальных знаний (в области судовождения, судостроения, ремонта судов, оценки судов и грузов, а также иных специальных знаний), диспашер вправе поручить подготовить соответствующее заключение назначенному им эксперту. Такое заключение оценивается диспашером наряду с другими доказательствами.

4. Материалы, на основании которых составляется диспаша, должны быть открыты для ознакомления, и диспашер по требованию заинтересованных лиц обязан за их счет выдавать им заверенные копии данных материалов.

Статья 194. Сбор за составление диспаша

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

Статья 195. Исправление и оспаривание диспаша

1. Ошибки в расчетах, обнаруженные в диспаше после ее регистрации в реестре диспаш, могут быть исправлены диспашером по своей инициативе или по заявлению лиц, между которыми распределена общая авария, посредством составления дополнения к диспаше (аддендума), являющегося ее составной частью.

2. Лица, между которыми распределена общая авария, могут оспорить диспашу в суде в течение шести месяцев со дня получения диспаша или аддендума к ней с обязательным извещением об этом диспашера посредством направления ему копии искового заявления .

3. Диспашер вправе или, если потребуется, обязан принять участие в рассмотрении спора о диспаше в суде и дать объяснения по существу дела.

4. Суд, рассматривающий спор о диспаше, может оставить диспашу в силе, внести в нее изменения или отменить ее и поручить диспашеру составить новую диспашу в соответствии с решением суда .

Статья 196. Исполнение диспаши

В случае, если диспаша не оспорена в срок, предусмотренный пунктом 2 статьи 195 настоящего Закона, или оспорена, но оставлена судом в силе, взыскание по ней может быть произведено в порядке, установленном законодательством.

Глава 17. Возмещение убытков от столкновения судов

Статья 197. Ответственность за вред, причиненный взаимодействием судов

1. Ответственность за вред, причиненный взаимодействием судов, возмещается в порядке, установленным гражданским законодательством для возмещения вреда, причиненного взаимодействием источников повышенной опасности.

2. В таком же порядке определяется ответственность, если столкновение судов произошло по вине лоцмана, если даже лоцманская проводка была обязательной.

Статья 198. Обстоятельства, исключаящие ответственность

1. В случае, если столкновение судов произошло случайно или вследствие непреодолимой силы либо невозможно установить причины столкновения судов, убытки несет тот, кто их потерпел.

2. Пункт 1 настоящей статьи применяется и в случае, если суда или одно из них находились в момент столкновения на якоре либо были закреплены иным способом.

Статья 199. Вина двух или более судов в столкновении

1. В случае, если столкновение судов произошло по вине двух или более судов, ответственность каждого из них за убытки определяется соразмерно степени его вины. В случае, если невозможно установить степень вины каждого из судов исходя из обстоятельств столкновения, ответственность за убытки распределяется между ними п о р о в н у .

2. Владельцы судов, виновных в столкновении, отвечают солидарно перед третьими лицами за убытки, причиненные в результате смерти или повреждения здоровья людей, причем судовладелец, уплативший сумму большую, чем ему следует уплатить в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, имеет право регресса к другим с у д о в л а д е л ь ц а м .

За убытки, причиненные имуществу третьих лиц, владельцы судов, виновных в столкновении, несут ответственность в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи.

Глава 18. Ответственность за ущерб от перевозки опасных грузов и загрязнения с судов нефтью

Статья 200. Ответственность собственника судна

1. В настоящей статье и последующих статьях настоящей главы применяются следующие понятия:

- 1) потерпевшее лицо - гражданин, юридическое лицо, государство;
- 2) собственник судна - лицо, зарегистрированное в качестве собственника судна. В случае, если судно принадлежит государству и эксплуатируется организацией, которая зарегистрирована в качестве судовладельца, собственником судна является такая организация;
- 3) предупредительные меры - любые меры, принятые после инцидента по предотвращению или уменьшению ущерба;
- 4) инцидент - происшествие или ряд происшествий одного и того же происхождения, в результате которых причинен ущерб или возникла серьезная и непосредственная угроза причинения такого ущерба.

2. Ущербом в связи с перевозкой опасных грузов является:

- 1) смерть или повреждение здоровья любого лица, причиненное опасным грузом на судне или вне судна;
- 2) утрата или повреждение имущества, причиненное опасным грузом на судне или вне судна;
- 3) ущерб от загрязнения окружающей среды, причиненный опасным грузом, ограниченный расходами на восстановительные меры, а также упущенная выгода в результате причинения такого ущерба;
- 4) расходы на предупредительные меры и причиненный такими мерами последующий ущерб.

3. Ущербом от загрязнения моря нефтью, перевозимой в качестве груза или собственного топлива судна, является:

- 1) ущерб, причиненный вне судна загрязнением, происшедшим вследствие утечки или слива нефти с судна, где бы такие утечка или слив ни произошли, ограниченный расходами на восстановительные меры, а также упущенная выгода в результате причинения такого ущерба;
- 2) расходы на предупредительные меры и причиненный такими мерами последующий ущерб.

4. Собственник судна с момента инцидента или, если инцидент состоит из ряда происшествий одного и того же происхождения, с момента первого происшествия несет ответственность за любой ущерб от перевозки опасных грузов и загрязнения с судов нефтью, за исключением случаев, предусмотренных статьями 201 и 202 настоящего Закона.

Статья 201. Освобождение собственника судна от ответственности
Собственник судна не несет ответственность за ущерб от перевозки опасных грузов и загрязнения с судов нефтью, если докажет, что ущерб причинен:

- 1) вследствие военных действий, стихийных явлений;
- 2) умышленным действием или бездействием третьих лиц;
- 3) в результате ненадлежащей работы навигационных средств вне пределов судна.

Статья 202. Умысел или грубая неосторожность потерпевшего лица

В случае, если собственник судна докажет, что ущерб от загрязнения полностью или частично причинен умышленно или по грубой неосторожности потерпевшего лица, собственник судна может быть полностью или частично освобожден от ответственности перед таким лицом.

Статья 203. Солидарная ответственность собственников двух или более судов

В случае причинения ущерба от загрязнения в результате инцидента с вовлечением двух или более судов собственники всех причастных к инциденту судов, если такие собственники не освобождаются от ответственности на основании статей 201 и 202 настоящего Закона, несут солидарную ответственность за весь ущерб от загрязнения.

Статья 204. Ограничение ответственности собственника судна

1. Собственник судна имеет право ограничить свою ответственность от перевозки опасных грузов по отношению к одному инциденту общей суммой, исчисляемой следующим образом:

- 1) 10 миллионов расчетных единиц для судна вместимостью не более чем 2000 тонн ;
- 2) для судна вместимостью более чем 2000 тонн к сумме, указанной в подпункте 1) настоящего пункта, за каждую последующую тонну вместимости, при условии, что общая сумма не превышает 100 миллионов расчетных единиц, добавляется:
от 2 001 до 50 000 тонн - 1,5 тысячи расчетных единиц;
свыше 50 000 тонн - 360 расчетных единиц.

2. Ответственность собственника судна от загрязнения с судов нефтью ограничивается по отношению к одному инциденту общей суммой, исчисляемой следующим образом:

- 1) 3 миллиона расчетных единиц для судна вместимостью не более чем 5000 тонн;
- 2) для судна вместимостью более чем 5000 тонн к сумме, указанной в подпункте 1) настоящего пункта, добавляется 420 расчетных единиц за каждую последующую тонну вместимости при условии, что общая сумма не превышает 59,7 миллиона расчетных единиц .

Статья 205. Полная ответственность собственника судна

Собственник судна несет ответственность в полном объеме, если:

- 1) доказано, что ущерб от загрязнения явился результатом его собственного

действия или собственного бездействия, совершенного умышленно или по грубой неосторожности;

2) он не исполнил требование по созданию фонда ограничения ответственности, предусмотренного статьей 206 настоящего Закона.

Статья 206. Обязательный фонд ограничения ответственности

1. В целях ограничения своей ответственности за ущерб от перевозки опасных грузов и загрязнения с судов нефтью, собственник судна обязан создать фонд ограничения ответственности на общую сумму, равную пределу его ответственности, в суде, в котором к нему предъявлен иск о возмещении ущерба. Фонд ограничения ответственности может быть создан посредством внесения суммы в депозит суда либо предоставления банковской гарантии или иного финансового обеспечения, признанного судом достаточным.

2. Расходы собственника судна по предотвращению или уменьшению ущерба от перевозки опасных грузов и загрязнения с судов нефтью, дают ему такие права по отношению к фонду ограничения ответственности, какие имеют другие кредиторы.

3. Страховщик или иное лицо, предоставившее меры по обеспечению обязательств собственника судна, имеют право создать фонд ограничения ответственности в соответствии с настоящей статьей. Такой фонд может быть создан, если даже собственник судна не может ограничить свою ответственность. Создание такого фонда не затрагивает в данном случае прав потерпевших по отношению к собственнику судна.

4. На фонд ограничения ответственности, создаваемый в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, распространяются нормы статьи 233 настоящего Закона о распределении фонда ограничения ответственности.

Требования возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью любого лица, подлежат преимущественному удовлетворению перед другими требованиями в той мере, в какой совокупная сумма таких требований не превышает общую сумму, установленную пунктом 1 статьи 204 настоящего Закона.

5. В случае, если собственник судна после инцидента создал фонд ограничения ответственности за ущерб от перевозки опасных грузов и загрязнения с судов нефтью, никакое лицо, требующее возмещения ущерба не имеет права на удовлетворение такого требования за счет какого-либо другого имущества собственника судна. При этом, арест судна и иные меры по обеспечению иска о возмещении ущерба от перевозки опасных грузов и загрязнения с судов нефтью подлежат отмене судом.

Статья 207. Страхование или иное финансовое обеспечение ответственности

1. Собственник судна, перевозящего опасные грузы, а также нефть в качестве груза в размере более 2 000 тонн, обязан застраховать риск ответственности за ущерб от

загрязнения или предоставить иное финансовое обеспечение ответственности, предусмотренное действующим законодательством, на сумму, равную пределу его ответственности за ущерб от загрязнения в соответствии со статьей 204 настоящего
З а к о н а .

2. Условия и порядок страхования риска ответственности за ущерб от загрязнения определяются Правительством Республики Казахстан.

3. Судно обязано иметь на борту свидетельство, подтверждающее страхование или иное финансовое обеспечение ответственности. Свидетельство выдается органом регистрации судна в порядке, установленном уполномоченным органом на транспорте.

Статья 208. Иск о возмещении ущерба от загрязнения

1. Иск о возмещении ущерба от загрязнения может быть предъявлен к собственнику судна, страховщику или к лицу, предоставившему иное финансовое обеспечение ответственности собственника судна за ущерб от загрязнения, только в соответствии с
н а с т о я щ е й г л а в о й .

2. Страховщик или лицо, предоставившее иное финансовое обеспечение ответственности собственника судна за ущерб от загрязнения, выступающие в качестве ответчика, могут представить в суде те возражения, на которые мог бы сослаться собственник судна, за исключением ссылок на банкротство или ликвидацию. Кроме того, они могут использовать для своей защиты возражения о том, что ущерб от загрязнения причинен собственником судна умышленно, и имеют право требовать, чтобы собственник судна был привлечен судом к участию в деле в качестве
с о о т в е т ч и к а .

Глава 19. Спасание судов и другого имущества

Статья 209. Договоры о спасании

Капитан судна имеет право заключать договоры о спасании для осуществления спасательных операций от имени судовладельца. Капитан судна или судовладелец имеет право заключать такие договоры от имени владельца имущества, находящегося
н а б о р т у с у д н а .

Статья 210. Недействительность договоров или их изменение

Договор или любые его условия могут быть признаны недействительными или
и з м е н е н ы , е с л и :

1) договор заключен под чрезмерным воздействием или под влиянием опасности и его условия являются несправедливыми;

2) плата, предусмотренная договором, чрезмерно завышена или занижена по отношению к фактически оказанным услугам.

Статья 211. Обязанности спасателя, владельца судна и капитана судна

1. По отношению к владельцу находящегося в опасности судна или владельцу находящегося в опасности другого имущества спасатель обязан:

1) осуществлять спасательные операции с должной заботой;
2) проявлять должную заботу о предотвращении или об уменьшении ущерба о к р у ж а ю щ е й с р е д е ;

3) обращаться за помощью к другим спасателям, когда этого требуют о б с т о я т е л ь с т в а ;

4) соглашаться на участие других спасателей, когда этого требует капитан находящегося в опасности судна или его владелец либо владелец находящегося в опасности другого имущества, при условии, если это не повлияет на размер вознаграждения спасателя и не будет признано, что такое требование неправомерно.

2. По отношению к спасателю капитан находящегося в опасности судна и его владелец или владелец находящегося в опасности другого имущества обязаны:

1) сотрудничать с ним в ходе спасательных операций;
2) проявлять должную заботу о предотвращении или об уменьшении ущерба о к р у ж а ю щ е й с р е д е ;

3) принять судно или другое имущество, после того как оно доставлено в безопасное место, если этого требует спасатель.

Статья 212. Условия вознаграждения

1. Спасательные операции, имевшие полезный результат, дают право на в о з н а г р а ж д е н и е .

2. Никакой платы не полагается, если спасательные операции не имели полезного результата, за исключением случая, предусмотренного статьей 214 настоящего Закона.

Статья 213. Критерии установления вознаграждения

1. Вознаграждение устанавливается в целях поощрения спасательных операций с учетом следующих критериев независимо от последовательности, в которой они указаны:

- 1) спасенная стоимость судна и другого имущества;
- 2) мастерство и усилия спасателей в предотвращении или уменьшении ущерба окружающей среде;
- 3) степень успеха, достигнутого спасателями;
- 4) характер и степень опасности;
- 5) мастерство и усилия спасателей в спасании судна, другого имущества и людей;

- 6) затраченное спасателями время и понесенные расходы и убытки;
- 7) риск ответственности и иные риски, которым подвергались спасатели или их оборудование;
- 8) быстрота оказания услуг;
- 9) наличие и использование судов или другого предназначенного для спасательных операций оборудования;
- 10) состояние готовности оборудования спасателя, эффективность и стоимость такого оборудования.

2. Вознаграждение, установленное в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, уплачивается всеми лицами, заинтересованными в судне и другом имуществе, пропорционально соответствующей спасенной стоимости судна и другого имущества.

3. Вознаграждение, за исключением любых процентов и возмещаемых судебных расходов, которые могут подлежать уплате в связи с вознаграждением, не должно превышать спасенную стоимость судна и другого имущества.

4. Суд или третейский суд не обязан устанавливать вознаграждение согласно настоящей статье в размере максимальной спасенной стоимости судна и другого имущества до определения специальной компенсации, подлежащей уплате согласно статье 214 настоящего Закона.

Статья 214. Специальная компенсация

1. В случае, если спасатель осуществил спасательные операции по отношению к судну, которое само или его груз создавали угрозу причинения ущерба окружающей среде, и не смог заработать вознаграждение согласно статье 213 настоящего Закона, он имеет право на получение от владельца такого судна специальной компенсации, равной расходам спасателя, как они определены в пункте 3 настоящей статьи.

2. В случае, если при наличии обстоятельств, предусмотренных пунктом 1 настоящей статьи, спасатель предотвратил или уменьшил ущерб окружающей среде в результате проведенной им спасательной операции, специальная компенсация, уплачиваемая владельцем согласно пункту 1 настоящей статьи спасателю, может быть увеличена максимум до тридцати процентов понесенных им расходов. Суд или третейский суд может с учетом соответствующих критериев, предусмотренных пунктом 1 статьи 213 настоящего Закона, если он сочтет это справедливым, увеличить такую специальную компенсацию, однако общее увеличение не может превышать сто процентов понесенных спасателем расходов.

3. Для целей пунктов 1 и 2 настоящей статьи расходами спасателя являются фактические расходы, разумно понесенные спасателем при осуществлении спасательной операции, и справедливая плата за оборудование и персонал, фактически

и разумно использованные в ходе спасательной операции с учетом критериев, предусмотренных подпунктами 8, 9 и 10 пункта 1 статьи 213 настоящего Закона.

4. Специальная компенсация выплачивается согласно настоящей статье только в таком случае и в таком размере, в которых такая компенсация превышает любое вознаграждение, которое может быть получено спасателем согласно статье 213 настоящего Закона .

5. В случае, если спасатель проявил небрежность и вследствие этого не смог предотвратить или уменьшить ущерб окружающей среде, он может быть полностью или частично лишен специальной компенсации, причитающейся согласно настоящей статье .

Статья 215. Распределение вознаграждения между спасателями
Распределение вознаграждения, установленного в соответствии со статьей 213 настоящего Закона, между спасателями проводится с учетом критериев, содержащихся в указанной статье .

Статья 216. Распределение вознаграждения между судовладельцем и членами экипажа судна

1. Распределение между судовладельцем и членами экипажа судна любого вознаграждения, заработанного за осуществление спасательной операции проводится после вычета расходов, понесенных судовладельцем и членами экипажа судна в связи с осуществлением спасательной операции, следующим образом:

1) три пятых нетто вознаграждения причитается судовладельцу, две пятых нетто вознаграждения распределяется между членами экипажа судна;

2) доля, причитающаяся членам экипажа судна в соответствии с абзацем вторым настоящего пункта, распределяется между ними с учетом усилий, проявленных при осуществлении спасательной операции, и заработной платы каждого.

Исключение из этого правила может быть допущено только при наличии особых обстоятельств .

2. Нормы пункта 1 настоящей статьи не применяются к распределению вознаграждения, заработанного за осуществление спасательной операции судами, осуществляющими такие операции в качестве профессиональной деятельности.

Статья 217. Спасание людей

1. Никакого вознаграждения от спасенных людей не полагается.

2. Спасатели людей, которые приняли участие в оказании услуг в связи с происшествием, вызвавшим необходимость спасения, имеют право на справедливую долю в сумме, присужденной спасателям за спасение судна или иного имущества либо предотвращение или уменьшение ущерба окружающей среде.

Статья 218. Плата за услуги, оказанные при исполнении договора спасания
Никакой платы не полагается, если только оказанные услуги не превышают того, что может разумно рассматриваться как должное исполнение договора спасания, заключенного до возникновения опасности.

Статья 219. Последствия неправильного поведения спасателя
Спасатель может быть полностью или частично лишен вознаграждения либо специальной компенсации, причитающихся согласно нормам, установленным настоящей главой, в той мере, в какой спасательные операции оказались необходимыми или более трудными по его вине.

Статья 220. Запрещение спасательных операций
Услуги, оказанные вопреки запрещению владельца находящегося в опасности судна или его капитана либо владельца находящегося в опасности любого другого имущества, которое не находится и не находилось на борту судна, не дают права на плату в соответствии с нормами, установленными настоящей главой.

Статья 221. Принадлежность судов одному и тому же владельцу
Если спасенное судно и осуществлявшее спасательные операции судно принадлежат одному и тому же владельцу, к нему применяются нормы статей 213-220 настоящего Закона.

Статья 222. Обязанность предоставить обеспечение требования спасателя

1. По просьбе спасателя лицо, ответственное за уплату вознаграждения или специальной компенсации предоставляет надлежащее обеспечение удовлетворения требования спасателя.

2. Владелец спасенного судна прилагает все усилия для предоставления владельцами спасенного груза до момента, когда груз будет им выдан, надлежащего обеспечения удовлетворения требований спасателя.

3. Без согласия спасателя спасенные судно и другое имущество не могут быть перемещены из морского порта или места, в которые такое судно и имущество первоначально доставлены после завершения спасательных операций, до тех пор пока не будет предоставлено надлежащее обеспечение удовлетворения требования спасателя к соответствующему судну или имуществу.

Статья 223. Предварительный платеж
Спасатель вправе потребовать уплаты предварительного платежа в счет возмещения расходов, произведенных им при спасании.

2. В случае промежуточного платежа последующее обеспечение требований спасателя соответственно снижается.

Статья 224. Спасательные операции, контролируемые публичными властями

1. В случае, если спасательные операции осуществляются публичными властями или под их контролем, спасатели, осуществляющие такие операции, могут воспользоваться правами и средствами защиты, предусмотренными настоящей главой.

2. Публичные власти, обязанные осуществлять спасательные операции, могут воспользоваться правами и средствами защиты, предусмотренными настоящей главой, если осуществление спасательных операций не является исполнением ими своих обычных обязанностей.

Глава 20. Ограничение ответственности по морским требованиям

Статья 225. Лица, имеющие право на ограничение ответственности по морским требованиям

1. Согласно настоящей главы ограничивается ответственность судовладельца и спасателя по морским требованиям, предусмотренным статьей 226 настоящего Закона.

Применительно к настоящей главе спасателем является любое лицо, предоставляющее услуги в прямой связи со спасательными операциями, в том числе с операциями, указанными в подпункте 4 пункта 1 статьи 226 настоящего Закона.

2. В случае, если морское требование, предусмотренное статьей 226 настоящего Закона, предъявлено к лицу, за действие или бездействие которого несут ответственность лица, указанные в пункте 1 настоящей статьи, данное лицо имеет право воспользоваться ограничением ответственности в соответствии с настоящей главой.

3. Страховщик ответственности по морским требованиям, предусмотренным статьей 226 настоящего Закона, имеет право воспользоваться ограничением ответственности в соответствии с настоящей главой, в той мере, в какой и лицо, ответственность которого застрахована.

4. Действие, направленное на ограничение ответственности по морским требованиям не означает признание ответственности.

Статья 226. Критерии ограничения ответственности

1. При условии соблюдения норм статей 227 и 228 настоящего Закона, следующие морские требования независимо от оснований ответственности подпадают под ограничение ответственности:

1) требования, возникающие в связи со смертью или с повреждением здоровья гражданина либо утратой или повреждением имущества, в том числе в связи с

повреждением портовых сооружений, водных бассейнов, судоходных путей и средств навигационной обстановки, происшедшими на борту судна либо в прямой связи с эксплуатацией судна или со спасательными операциями, а также требования возмещения любого причиненного в результате этого ущерба;

2) требования возмещения ущерба, причиненного в результате просрочки доставки при морских перевозках грузов, пассажиров или их багажа;

3) требования возмещения иного ущерба, причиненного в результате нарушения любых прав, возникших не из договора, в прямой связи с эксплуатацией судна или со спасательными операциями;

4) требования лица, иного, чем лицо, ответственное за ущерб, причиненный мерами, принятыми им по предотвращению или уменьшению ущерба, в отношении которого лицо, ответственное за ущерб, может ограничить свою ответственность в соответствии с нормами, установленными настоящей главой, и причиненный такими мерами последующий ущерб.

2. Требования, предусмотренные пунктом 1 настоящей статьи, подпадают под ограничение ответственности, если даже они предъявлены в порядке регресса или на основании гарантий, возникших из договора или иным образом. Требования, предусмотренные подпунктом 4 пункта 1 настоящей статьи, не подпадают под ограничение ответственности в той мере, в какой они касаются вознаграждения по договору, заключенному с лицом, ответственным за ущерб.

Статья 227. Неприменение ограничения ответственности

1. Нормы, установленные настоящей главой, не применяются к требованиям в отношении:

1) вознаграждения за осуществление спасательной операции, в том числе уплаты специальной компенсации в соответствии со статьей 213 настоящего Закона, или взноса по общей аварии;

2) возмещения ущерба от загрязнения с судов нефтью;

3) возмещения ущерба в связи с морской перевозкой опасных грузов;

4) возмещения ядерного ущерба;

5) в связи с подъемом, удалением или уничтожением затонувшего судна, в том числе всего, что находится или находилось на борту такого судна;

6) в связи с удалением, уничтожением или обезвреживанием груза с судна;

7) возмещения вреда, причиненного жизни, здоровью или имуществу работников судовладельца или спасателя, трудовые обязанности которых связаны с судном или со спасательными операциями, их наследникам, а также лицам, находившимся у них на иждивении или имевших право на получение от них содержания;

8) возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью пассажиров судна, в случаях, если судовладелец и пассажир являются организациями или гражданами

Р е с п у б л и к и

К а з а х с т а н ;

9) возмещения вреда, причиненного жизни, здоровью или имуществу гражданина в прямой связи с эксплуатацией судна или со спасательными операциями, в случаях, если судовладелец, спасатель и потерпевший являются организациями или гражданами

Р е с п у б л и к и

К а з а х с т а н .

Статья 228. Критерии, препятствующие ограничению ответственности

Лицо, ответственное за ущерб, не имеет права на ограничение ответственности, если доказано, что ущерб явился результатом его собственного действия или собственного бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности.

Статья 229. Общие пределы ответственности

1. Общий предел ответственности по требованиям иным, чем те, которые

указаны в статье 230 настоящего Закона и которые возникли из одного и того же происшествия, исчисляются следующим образом:

1) по требованиям возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью гражданина:

2 миллиона расчетных единиц - для судна вместимостью не более чем 2000 тонн;

для судна вместимостью более чем 2 000 тонн к сумме, указанной в абзаце втором настоящего подпункта, за каждую последующую тонну вместимости добавляется:

от 2 001 до 30 000 тонн - 800 расчетных единиц;

от 30 001 до 70 000 тонн - 600 расчетных единиц;

свыше 70 000 тонн - 400 расчетных единиц;

2) по любым другим требованиям:

1 миллион расчетных единиц - для судна вместимостью не более чем 2000 тонн;

для судна вместимостью более чем 2 000 тонн к сумме, указанной в абзаце втором настоящего подпункта, за каждую последующую тонну вместимости добавляется:

от 2 001 до 30 000 тонн - 400 расчетных единиц;

от 30 001 до 70 000 тонн - 300 расчетных единиц;

свыше 70 000 тонн - 200 расчетных единиц.

2. В случае, если сумма, исчисленная по требованиям возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью гражданина, в соответствии с подпунктом 1 пункта 1 настоящей статьи, недостаточна для оплаты полностью таких требований, сумма,

исчисленная по другим требованиям в соответствии с подпунктом 2 пункта 1 настоящей статьи, используется для оплаты неоплаченного остатка по требованиям возмещения причиненного жизни или здоровью гражданина вреда, который удовлетворяется на пропорциональной основе наряду с другими требованиями.

3. Предел ответственности спасателя, действующего не с судна или действующего исключительно на судне, которому или в отношении которого спасатель предоставляет услуги по спасанию, исчисляется исходя из вместимости судна в 2 000 тонн.

4. Предел ответственности для судна вместимостью менее чем 300 тонн исчисляется по требованиям, предусмотренным подпунктом 2 пункта 1 настоящей статьи, в сумме, равной одной шестой предела ответственности, установленного для судна вместимостью не более чем 2 000 тонн.

Статья 230. Предел ответственности по требованиям пассажиров

1. По требованиям возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью пассажиров судна, если они возникли из одного и того же происшествия, пределом ответственности судовладельца является сумма 175 тысяч расчетных единиц, умноженная на число пассажиров, которое судну разрешается перевозить в соответствии с пассажирским свидетельством.

2. Для целей настоящей статьи требованиями возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью пассажиров судна, являются требования, предъявленные потерпевшим или от его имени:

- 1) по договору морской перевозки пассажира;
- 2) с согласия перевозчика для сопровождения автомашины или животных, перевозка которых осуществляется по договору морской перевозки груза.

Статья 231. Объединение требований

1. Пределы ответственности, определенные в соответствии со статьей 229 настоящего Закона, применяются к совокупности всех требований, возникших из какого-либо одного происшествия, к:

1) судовладельцу, а также лицу, за действие или бездействие которого судовладелец несет ответственность;

2) владельцу судна, оказывающему услуги по спасанию с данного судна, спасателю, действующему с такого судна, а также лицу, за действие или бездействие которого судовладелец или спасатель несет ответственность;

3) спасателю, действующему не с судна или исключительно на судне, которому оказываются услуги по спасанию, а также лицу, за действие или бездействие которого спасатель несет ответственность.

2. Пределы ответственности, определенные в соответствии со статьей 230 настоящего Закона, применяются к совокупности всех требований, которые могут

возникнуть из какого-либо одного происшествия, к владельцу судна, а также лицу, за действие или бездействие которого судовладелец несет ответственность.

Статья 232. Добровольный фонд ограничения ответственности

1. Лицо, на которое может быть возложена ответственность, может создать фонд ограничения ответственности в суде, в котором к нему предъявлен иск по требованию, по которому ответственность данного лица ограничена.

2. Фонд ограничения ответственности создается в размере суммы, исчисляемой в соответствии со статьями 229 и 230 настоящего Закона, со дня происшествия, повлекшего за собой ответственность, до дня создания такого фонда. Фонд ограничения ответственности предназначается только для оплаты требований, по которым ответственность ограничена.

3. Фонд ограничения ответственности может быть создан посредством внесения суммы в депозит суда либо предоставления иного финансового обеспечения в соответствии с законодательством Республики Казахстан, признанных судом достаточными.

4. В случае, если несколько судовладельцев или спасателей имеют право на ограничение ответственности по требованиям, возникшим из одного и того же происшествия, фонд ограничения ответственности, созданный одним из таких лиц, считается созданным всеми судовладельцами или спасателями.

Статья 233. Распределение фонда ограничения ответственности

1. Вопросы распределения фонда ограничения ответственности решает суд, в котором такой фонд создан.

2. Фонд ограничения ответственности распределяется между имеющими требования лицами пропорционально установленным суммам требований.

3. В случае, если до распределения фонда ограничения ответственности лицо, ответственное по требованию, или его страховщик уплатили компенсацию по требованию к данному фонду, такое лицо приобретает в пределах уплаченной им суммы права, которые на основании норм, установленных настоящей главой, имело бы лицо, получившее компенсацию.

4. В случае создания фонда ограничения ответственности, никакое лицо, требующее возмещения ущерба не имеет права на удовлетворение такого требования за счет какого-либо другого имущества лиц, создавших такой фонд. При этом, арест судна и иные меры по обеспечению иска о возмещении ущерба подлежат отмене судом.

Глава 21. Морской залог на судно. Ипотека судна или строящегося судна

Статья 234. Требования, которые обеспечиваются морским залогом на судно

1. Морским залогом на судно обеспечиваются требования к судовладельцу в о т н о ш е н и и :

1) заработной платы и других сумм, причитающихся капитану судна и другим членам экипажа судна за их работу на борту судна, в том числе расходов на репатриацию и уплачиваемых от имени капитана судна и других членов экипажа судна взносов по социальному страхованию;

2) возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью гражданина на суше или на воде в прямой связи с эксплуатацией судна;

3) вознаграждения за спасение судна;

4) уплаты сборов, предусмотренных настоящим Законом, а также платы за услуги л о ц м а н а ;

5) возмещения реального ущерба, причиненного при эксплуатации судна в результате утраты или повреждения иного имущества, чем перевозимые на судне грузы , контейнеры и вещи пассажиров .

2. Морским залогом на судно не обеспечиваются требования, предусмотренные подпунктами 2 и 5 пункта 1 настоящей статьи, если такие требования возникают в р е з у л ь т а т е :

1) причинения ущерба от загрязнения с судов, или ущерба в связи с морской перевозкой опасных грузов ;

2) воздействия радиоактивных свойств ядерного топлива, его продуктов и отходов, либо воздействия их радиоактивных свойств в сочетании с их опасными свойствами.

Статья 235. Преимущественное удовлетворение требований, обеспеченных морским залогом на судно

Требования, обеспеченные морским залогом на судно в соответствии с пунктом 1 статьи 234 настоящего Закона, подлежат преимущественному удовлетворению перед требованиями, вытекающими из обязательств, обеспеченных зарегистрированной ипотекой судна. Никакие требования не подлежат преимущественному удовлетворению перед указанными требованиями, обеспеченными морским залогом на судно, за исключением требований, предусмотренных пунктом 3 статьи 252 настоящего Закона .

Статья 236. Очередность удовлетворения требований, обеспеченных морским залогом на судно, между собой

1. Требования, обеспеченные морским залогом на судно в соответствии с пунктом 1 статьи 234 настоящего Закона, удовлетворяются по очереди, как они следуют в указанном пункте. Требования вознаграждения за спасение судна удовлетворяются перед всеми другими обеспеченными морским залогом на судно требованиями, возникшими раньше, чем были осуществлены спасательные операции, дающие право

морского залога на судно.

2. Требования, обеспеченные морским залогом на судно в соответствии с подпунктами 1, 2, 4 и 5 пункта 1 статьи 234 настоящего Закона, удовлетворяются в пределах каждой очереди пропорционально размеру требований.

3. Требования вознаграждения за спасение судна, обеспеченные морским залогом на судно в соответствии с подпунктом 3 пункта 1 статьи 234 настоящего Закона, подлежат удовлетворению в пределах очереди в порядке, обратном времени возникновения таких требований. Требование считается возникшим в момент окончания спасательной операции.

Статья 237. Особенность морского залога на судно

За исключением принудительной продажи судна, морской залог на судно продолжает обременять судно независимо от перехода права собственности на судно, изменения его регистрации или смены флага судна.

Статья 238. Прекращение морского залога на судно

1. Морской залог на судно прекращается по истечении одного года со дня возникновения обеспеченных морским залогом на судно требований, предусмотренных пунктом 1 статьи 234 настоящего Закона, если только до истечения указанного срока судно не стало предметом ареста, ведущего к принудительной продаже судна.

2. Срок, установленный пунктом 1 настоящей статьи, исчисляется:

1) по требованиям, обеспеченным морским залогом на судно в соответствии с подпунктом 1 пункта 1 статьи 234 настоящего Закона, - с момента увольнения с судна члена экипажа, имеющего такое требование;

2) по требованиям, обеспеченным морским залогом на судно в соответствии с подпунктами 2-5 пункта 1 статьи 234 настоящего Закона, - с момента возникновения такого требования.

Указанный срок приостанавливается на период, на который арест судна не допускается в силу закона.

Статья 239. Уступка или переход требований

1. Уступка или переход требований, обеспеченных морским залогом на судно, одновременно ведет к уступке или переходу права морского залога.

2. Переход к лицу, имеющему право морского залога на судно, требований возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью гражданина, и требований выплаты страхового возмещения, причитающегося собственнику судна по договору морского страхования, не допускается.

Статья 240. Право удержания судна или строящегося судна

1. Для обеспечения требований, возникающих в связи с постройкой судна, а также ремонтом судна, в том числе его реконструкцией, судостроительная и судоремонтная организации имеют право удержания такого судна в период, когда оно находится во владении указанных организаций.

2. Право удержания судна, предусмотренное пунктом 1 настоящей статьи, прекращается в момент, когда судно или строящееся судно выбывает из владения судостроительной или судоремонтной организации, если только это не является следствием его ареста.

3. В случае принудительной продажи судна или строящегося судна судостроительная и судоремонтная организации имеют право на удовлетворение своих требований за счет суммы, вырученной от продажи такого судна, в соответствии с пунктом 4 статьи 252 настоящего Закона.

Статья 241. Установление ипотеки судна или строящегося судна

1. Ипотека судна или строящегося судна устанавливается в целях обеспечения денежного обязательства договором собственника судна или строящегося судна (залогодателя) и кредитора (залогодержателя) с последующей регистрацией ее в соответствии со статьями 243 и 244 настоящего Закона.

2. Залогодателем ипотеки судна или строящегося судна может быть с согласия его собственника также лицо, имеющее на него право хозяйственного ведения.

Статья 242. Предмет ипотеки судна или строящегося судна

1. В случае, если иное не предусмотрено договором, ипотека судна распространяется на принадлежности судна, принадлежащие тому же собственнику, что и судно, а также на страховое возмещение, причитающееся по договору морского страхования судна на условиях ответственности за гибель и повреждение судна. Ипотека судна не распространяется на фрахт.

2. В случае, если иное не предусмотрено договором, ипотека строящегося судна распространяется на материалы и оборудование, которые предназначены для его постройки и находятся в месте расположения судостроительной организации и четко идентифицированы посредством маркировки или иным способом, а также на страховое возмещение, причитающееся по договору морского страхования строящегося судна на условиях ответственности за гибель и повреждение строящегося судна.

3. В случае, если предметом ипотеки являются два или более судов либо строящихся судов, каждое из них в отдельности они все вместе служат обеспечением обязательства в полном размере, при отсутствии соглашения о размере обеспечения обязательства каждым судном в отдельности.

Статья 243. Регистрация ипотеки судна или строящегося судна

1. Ипотека судна регистрируется в том же реестре, в котором зарегистрировано с у д н о .

2. Ипотека иностранного судна, которому временно предоставлено право плавания под Государственным флагом Республики Казахстан в соответствии с пунктами 2 и 3 статьи 9 настоящего Закона, а также ипотека судна, строящегося для иностранного получателя, не может быть зарегистрирована в Республики Казахстан.

3. Ипотека строящегося судна регистрируется в реестре строящихся судов, в котором зарегистрировано право собственности на строящееся судно.

Право собственности на строящееся судно может быть зарегистрировано в реестре строящихся судов при условии закладки киля или проведения подтвержденных заключением эксперта равноценных строительных работ. При регистрации права собственности на строящееся судно выдается соответствующее свидетельство.

4. Реестр строящихся судов, которые после постройки считаются морскими судами, ведется соответственно в морских портах, расположенных вблизи судостроительных о р г а н и з а ц и й .

Статья 244. Порядок регистрации ипотеки судна или строящегося судна

1. Ипотека судна или строящегося судна регистрируется на основании заявления залогодателя после регистрации права собственности на судно или строящееся судно.

2. В заявлении о регистрации ипотеки судна или строящегося судна должны быть у к а з а н ы :

1) данные, идентифицирующие судно (название судна, порт или место его регистрации, регистрационный номер, тип и класс, тоннаж судна) или строящееся судно (место, в котором осуществляется постройка судна, построечный номер, тип судна, длина киля и другие основные измерения, регистрационный номер);

2) имя и адрес залогодателя ипотеки;

3) имя и адрес залогодержателя ипотеки или сведения о том, что она установлена на п р е д ъ я в и т е л я ;

4) максимальный размер обязательства, обеспеченного ипотекой, при установлении ипотеки на два или более судов либо строящихся судов - размер, в котором обязательство обеспечивается каждым судном в отдельности при наличии соглашения с т о р о н о б э т о м ;

5) дата окончания ипотеки судна или строящегося судна.

К заявлению о регистрации ипотеки судна или строящегося судна прилагается договор об ипотеке судна или строящегося судна с указанными в таком договоре д о к у м е н т а м и .

3. Орган регистрации ипотеки судна или строящегося судна вправе отказать в ее регистрации, если договор об ипотеке судна или строящегося судна либо прилагаемые к такому договору документы не соответствуют требованиям регистрации ипотеки

судна или строящегося судна.

4. Ипотека судна или строящегося судна регистрируется на день получения заявления о регистрации.

В Государственный судовой реестр, судовую книгу или реестр строящихся судов вносятся все сведения, указанные в заявлении о регистрации в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи.

5. Орган регистрации ипотеки судна или строящегося судна должен выдать залогодателю и залогодержателю свидетельство о регистрации ипотеки судна или строящегося судна установленного образца в соответствии с записями, содержащимися в Государственном судовом реестре, судовой книге или реестре строящихся судов.

6. Плата за регистрацию ипотеки судна или строящегося судна и порядок предоставления информации в соответствии с пунктом 6 настоящей статьи устанавливаются Правительством Республики Казахстан.

7. Государственный судовой реестр, судовая книга или реестр строящихся судов, в которых регистрируется ипотека судна или строящегося судна, и любые документы, которые подлежат передаче в орган регистрации, являются открытыми, и любое заинтересованное лицо имеет право получить выписки из них и копии таких документов.

8. При регистрации ипотеки судна не требуется вносить какие-либо записи об этом в судовые документы.

Статья 245. Преимущественное удовлетворение требований, вытекающих из обязательств, обеспеченных ипотекой судна или строящегося судна

1. Никакие требования, за исключением требований, обеспеченных морским залогом на судно в соответствии с пунктом 1 статьи 234 настоящего Закона, не подлежат преимущественному удовлетворению перед требованиями, вытекающими из обязательств, обеспеченных зарегистрированной ипотекой судна, за исключением требований, предусмотренных пунктами 3 и 4 статьи 234 настоящего Закона.

2. Никакие требования не подлежат преимущественному удовлетворению перед требованиями, вытекающими из обязательств, обеспеченных зарегистрированной ипотекой строящегося судна, за исключением требований, предусмотренных пунктом 4 статьи 252 настоящего Закона.

Статья 246. Очередность удовлетворения требований, вытекающих из обязательств, обеспеченных ипотекой судна или строящегося судна, между собой

1. В случае, если две или более ипотек зарегистрированы на одно и то же судно или строящееся судно, очередность удовлетворения требований, вытекающих из обязательств, обеспеченных ипотекой, между собой определяется датой их регистрации. Ипотека, зарегистрированная ранее, имеет приоритет перед ипотекой,

зарегистрированной позднее. Ипотеки, зарегистрированные в один день, имеют
о д и н а к о в у ю с и л у .

2. Предусмотренная пунктом 1 настоящей статьи очередность удовлетворения требований, вытекающих из обязательств, обеспеченных ипотекой судна или строящегося судна, может быть изменена соглашением залогодателя и залогодержателей. Такое соглашение подлежит регистрации в Государственном судовом реестре, судовой книге или реестре строящихся судов.

Статья 247. Уступка ипотеки судна или строящегося судна

1. Залогодержатель вправе уступить ипотеку судна или строящегося судна другому лицу только вместе с обеспеченным ею денежным обязательством. Уступка одного без
д р у г о г о н е д о п у с к а е т с я .

2. При уступке ипотеки судна или строящегося судна в Государственный судовой реестр, судовую книгу или реестр строящихся судов, в которых она зарегистрирована, вносится запись о дате уступки и об имени и адресе лица, в пользу которого уступка
с д е л а н а .

Статья 248. Сохранение судна или строящегося судна, обеспеченных ипотекой

Залогодатель обязан принимать надлежащие меры по сохранению и поддержанию судна или строящегося судна, обеспеченных ипотекой. В случае, если невыполнение такой обязанности ведет к значительному обесцениванию судна или строящегося судна, залогодержатель вправе принудительно осуществить ипотеку судна или строящегося судна, даже при не наступлении срока исполнения обязательства.

Статья 249. Переход права собственности на судно или строящееся судно или
и з м е н е н и е р е г и с т р а ц и и

1. За исключением принудительной продажи судна или строящегося судна в соответствии со статьями 251 и 252 настоящего Закона, во всех иных случаях, влекущих за собой исключение судна из Государственного судового реестра или судовой книги либо права собственности на строящееся судно из реестра строящихся судов, орган регистрации не вправе исключить судно или право собственности на строящееся судно из соответствующих реестров, если только все зарегистрированные ипотеки судна или строящегося судна предварительно не удовлетворены либо не получено в письменной форме согласие всех залогодержателей.

2. В случаях, если исключение судна из Государственного судового реестра или судовой книги либо права собственности на строящееся судно из реестра строящихся судов является обязательным, кроме случаев добровольной продажи, орган регистрации должен направить залогодержателям уведомление о предстоящем исключении судна или права собственности на строящееся судно из соответствующих

реестров, чтобы залогодержатели приняли надлежащие меры по защите своих интересов. При неполучении их согласия судно или право собственности на строящееся судно исключается из соответствующих реестров по истечении разумного периода, но не менее чем через три месяца после уведомления залогодержателей.

Статья 250. Основания принудительной продажи судна или строящегося судна

При неисполнении залогодателем обязательства по оплате долга обремененное ипотекой судно или строящееся судно может быть продано на основании решения суда по месту нахождения арестованного судна или арестованного строящегося судна.

Статья 251. Порядок принудительной продажи судна или строящегося судна.

Принудительная продажа судна осуществляется в соответствии с правилами гражданского законодательства о реализации предмета залога.

Статья 252. Последствия принудительной продажи судна или строящегося судна

1. В случае принудительной продажи судна или строящегося судна все зарегистрированные ипотеки судна или строящегося судна, за исключением тех, которые приняты на себя покупателем с согласия их залогодержателей, все залоги и другие обременения любого рода прекращают действие в отношении судна или строящегося судна.

2. Расходы, понесенные в связи с арестом и последующей продажей судна или строящегося судна, в первую очередь оплачиваются за счет суммы, вырученной от их продажи. Такие расходы включают в себя, в частности, понесенные с момента ареста судна расходы на содержание судна и членов экипажа судна, а также заработную плату, другие суммы и расходы, указанные в подпункте 1 пункта 1 статьи 234 настоящего Закона. Остаток суммы, вырученной от продажи судна или строящегося судна, распределяется в соответствии с настоящей главой, в той мере, в какой это необходимо для удовлетворения соответствующих требований. После удовлетворения требований всех лиц, предъявивших их, сумма, вырученная от продажи судна или строящегося судна, если она остается, возвращается собственнику судна или строящегося судна и может свободно переводиться.

3. В случае принудительной продажи затонувшего судна, подъем которого осуществляется морской администрацией порта в целях обеспечения безопасности мореплавания или защиты от загрязнения морской среды, расходы на подъем затонувшего судна оплачиваются за счет суммы, вырученной от его продажи, до удовлетворения любых требований, обеспеченных морским залогом на судно.

4. В случае, если в момент принудительной продажи судно или строящееся судно находится во владении судостроительной или судоремонтной организации, имеющей на него право удержания, такая организация должна отказаться от владения судном или

строящимся судном в пользу покупателя; при этом она имеет право на удовлетворение своего требования за счет суммы, вырученной от продажи судна или строящегося судна. При наличии требований, обеспеченных морским залогом на судно в соответствии с пунктом 1 статьи 234 настоящего Закона, у судоремонтной организации такое право возникает после удовлетворения указанных требований.

5. В случае принудительной продажи судна или строящегося судна компетентный орган по просьбе покупателя выдает документ, удостоверяющий, что продано судно или строящееся судно, не обремененные никакими ипотеками, за исключением тех, которые приняты на себя покупателем с согласия залогодержателей.

При представлении такого документа органы, осуществившие регистрацию ипотеки судна или строящегося судна, обязаны исключить из соответствующего реестра судов или реестра строящихся судов все зарегистрированные на судно или строящееся судно ипотеки, за исключением тех, которые приняты на себя покупателем.

6. В случае, если покупателем судна или строящегося судна является гражданин или юридическое лицо Республики Казахстан, судно или право собственности на строящееся судно должно быть зарегистрировано на имя такого покупателя в соответствующем реестре в Республике Казахстан. В случае, если судно или право собственности на строящееся судно зарегистрировано в соответствующем реестре в Республике Казахстан и покупателем такого судна или строящегося судна является иностранный гражданин либо иностранное юридическое лицо, орган регистрации судна или орган регистрации права собственности на строящееся судно обязан выдать такому покупателю свидетельство об исключении судна из Государственного судового реестра, судовой книги или об исключении права собственности на строящееся судно из реестра строящихся судов в целях регистрации судна или права собственности на строящееся судно в соответствующем реестре иностранного государства.

Статья 253. Прекращение ипотеки судна или строящегося судна

1. Ипотека судна или строящегося судна прекращается при:

- 1) погашении денежного долга;
- 2) прекращении денежного обязательства иными, чем погашение долга, способами (принудительной продажей и другими);
- 3) гибели судна или строящегося судна, за исключением случаев, если залогодержатель ипотеки судна или строящегося судна может осуществить свое требование к страховому возмещению, причитающемуся в связи с гибелью судна или строящегося судна в соответствии с договором морского страхования.

2. При представлении доказательств о прекращении ипотеки судна или строящегося судна в случаях, предусмотренных пунктом 1 настоящей статьи, орган регистрации судна вносит в соответствующий реестр судов или реестр строящихся судов запись о прекращении ипотеки судна или строящегося судна.

Глава 22. Арест судна

Статья 254. Основания ареста судна

1. Для целей настоящей главы арестом судна является задержание или ограничение в передвижении судна для обеспечения морского требования.

2. Судно может быть арестовано только по морскому требованию, обеспеченному залогом судна, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 4 настоящей статьи

3. С целью обеспечения морского требования судно может быть арестовано независимо от условия соответствующего договора о том, что морское требование подлежит рассмотрению в суде другого государства.

4. По требованиям, не относящимся к морским требованиям, судно может быть арестовано только в случаях:

- 1) банкротства судовладельца или ликвидации судовладельца - юридического лица;
- 2) обеспечения конфискации по уголовному делу.

5. Настоящая глава не затрагивает прав капитана морского порта на отказ в выдаче разрешения на выход судна из морского порта, на задержание судна и груза, предусмотренных настоящим законом.

6. В части правоотношений, возникающих из ареста судна, неурегулированных настоящей главой, применяются общие нормы законодательства.

Статья 255. Морское требование

Морским требованием является любое требование, заявленное в связи с:

- 1) причинением ущерба при эксплуатации судна;
- 2) причинением вреда жизни или здоровью гражданина на суше либо на воде в прямой связи с эксплуатацией судна;
- 3) осуществлением спасательной операции или договором о спасании;
- 4) расходами на принятие мер по предотвращению или уменьшению ущерба, в том числе ущерба окружающей среде, если такое требование возникает из международного договора Республики Казахстан, закона или договора, а также ущербом, который причинен или может быть причинен такими мерами;
- 5) расходами на подъем, удаление или уничтожение затонувшего судна или его груза;
- 6) договором об использовании судна;
- 7) договором морской перевозки груза или договором морской перевозки пассажира;
- 8) утратой или повреждением груза и багажа на судне;

- 9) общей аварией;
- 10) лоцманской проводкой;
- 11) буксировкой;
- 12) предоставлением продуктов питания, материалов, топлива, запасов, оборудования, в том числе контейнеров, для эксплуатации судна или содержания его;
- 13) постройкой, ремонтом, модернизацией или переоборудованием судна;
- 14) сборами, взимаемыми морской администрацией порта, а также платежами, взимаемыми в морском порту;
- 15) заработной платой и другими суммами, причитающимися капитану судна и другим членам экипажа судна;
- 16) расходами, произведенными в отношении судна;
- 17) страховой премией;
- 18) вознаграждением морского агента, морского брокера;
- 19) спором о праве владения или праве собственности на судно;
- 20) спором между собственниками судна об использовании судна и распределении прибыли;
- 21) спором, возникающим из договора купли-продажи судна.

Статья 256. Судно, которое не может быть арестовано

1. По требованиям, относящимся к морским требованиям, судно не может быть арестовано, если:

- 1) права собственности на судно к моменту ареста переданы третьим лицам;
- 2) судно зафрахтовано иным фрахтователем.

2. Правила, предусмотренные пунктом 1 настоящей статьи, не применяется к требованию, касающемуся права собственности на судно или владения им.

Статья 257. Защита владельца арестованного судна

1. Суд может в качестве условия ареста или продления ранее наложенного ареста судна обязать лицо, требующее ареста или продления ареста судна, предоставить обеспечение в размере и на условиях, которые могут быть определены судом в связи с убытками, которые могут быть причинены в результате ареста судна.

Настоящее правило не применяется по отношению к лицу, требующему ареста или продления ареста судна по требованию, предусмотренным подпунктом пятнадцатым статьи 255 настоящего Закона.

2. По требованию владельца арестованного судна, суд, наложивший арест на судно или принявший меры по иному обеспечению требования для предотвращения ареста

судна, вправе определить размер ответственности лица, по требованию которого судно арестовано или обеспечение предоставлено, за причиненные арестом судна убытки.

Глава 23. Морской протест

Статья 258. Морской протест

1. В случае, если во время плавания или стоянки судна имело место происшествие, которое может явиться основанием для предъявления к судовладельцу имущественных требований, капитан судна в целях обеспечения доказательств должен сделать заявление о морском протесте.

2. Морской протест должен содержать полную информацию относительно обстоятельств происшествия и причин, вызвавших его, в том числе информацию об ущербе и о принятых по предотвращению или уменьшению ущерба мерах.

Статья 259. Заявление о морском протесте

1. Заявление о морском протесте делается:

1) в порту Республики Казахстан - нотариусу;
2) в иностранном порту - должностному лицу консульского учреждения Республики Казахстан или компетентному должностному лицу иностранного государства в порядке, установленном законодательством соответствующего государства.

2. Заявление о морском протесте делается, если происшествие произошло:

1) в морском порту - в течение 24 часов с момента происшествия;
2) во время плавания судна - в течение 24 часов с момента прибытия судна или капитана судна в первый морской порт после происшествия.

В случае, если происшествие произошло во время плавания, заявление о морском протесте может быть сделано в момент прибытия судна или капитана судна в порт, не являющийся первым портом после происшествия, с тем чтобы избежать значительных потерь времени и расходов, связанных с заходом в первый порт после происшествия.

3. В случае, если окажется невозможным заявить морской протест в сроки, установленные пунктом 2 настоящей статьи, причины этого должны быть указаны в заявлении о морском протесте.

4. Капитаны иностранных судов имеют право сделать заявление о морском протесте в консульские учреждения государства, под флагом которого плавают судно, если такое право предусмотрено соответствующим международным договором.

Статья 260. Заявление о морском протесте в отношении причинения ущерба грузу

При наличии оснований предполагать, что в результате происшествия причинен ущерб находящемуся на судне грузу, заявление о морском протесте должно быть

сделано до открытия люков. Выгрузка находящегося на судне груза до заявления морского протеста может быть начата только в случае крайней необходимости.

Статьи 261. Предоставление судового журнала лицу, которому направлено заявление о морском протесте

1. В срок не более чем семь дней с момента прибытия судна или капитана судна в морской порт, а также самого происшествия, если оно имело место в порту, капитан судна обязан представить лицу, которому направлено заявление о морском протесте, судовой журнал для ознакомления и выписку из судового журнала. Выписка из судового журнала должна быть заверена капитаном судна.

2. В случае гибели судового журнала в заявлении о морском протесте должны быть изложены обстоятельства и причины гибели судового журнала.

Статьи 262. Составление акта о морском протесте

Лица, уполномоченные на принятие заявления о морском протесте, составляют акт о морском протесте на основании заявления капитана судна, данных судового журнала, опроса капитана судна и в случае необходимости других членов экипажа судна.

Глава 24. Акты, претензии и иски. Исковая давность

Статья 263. Удостоверение обстоятельств, которые могут служить основанием для ответственности участников морской перевозки груза

1. Обстоятельства, которые могут служить основанием для ответственности перевозчика, отправителя, получателя и пассажира, удостоверяются коммерческими актами или актами общей формы. В иностранных портах указанные обстоятельства удостоверяются в соответствии с правилами, существующими в данном порту.

2. Коммерческий акт составляется для удостоверения:

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

3. Формы актов, порядок их составления и порядок удостоверения обстоятельств, не требующих составления актов, устанавливаются правилами, утверждаемыми уполномоченным органом на транспорте.

Статья 264. Претензии

До предъявления иска, вытекающего из правоотношений, урегулированных настоящим Законом, обязательным является предъявление претензии.

Статья 265. Передача права на предъявление претензии и исков

1. Передача права на предъявление претензий и исков другим организациям или гражданам не допускается, за исключением случаев передачи такого права отправителем получателю или наоборот, а также отправителем или получателем экспедитору либо страховщику.

2. Передача права на предъявление претензии и иска удостоверяется переуступочной надписью на коносаменте или ином перевозочном документе.

Статья 266. Сроки для предъявления и рассмотрения претензии

1. Претензия, вытекающая из правоотношений, урегулированных настоящим Законом, может быть предъявлена в течение срока исковой давности.

2. Претензия, за исключением претензии, вытекающей из договора морской перевозки груза, предъявляется и рассматривается в порядке, установленном гражданско-процессуальным законодательством.

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

4. Течение срока исковой давности возобновляется после получения ответа на претензию либо истечения установленного для ответа срока. Если при этом срок исковой давности истекает менее, чем через тридцать дней, то течение срока исковой давности удлинняется до тридцати дней.

Статья 267. Предъявление и рассмотрение претензии, вытекающей из договора морской перевозки груза

1. Претензия предъявляется к перевозчику, который осуществлял перевозку груза, и, если перевозка груза не была осуществлена, к перевозчику, который в соответствии с договором морской перевозки груза был обязан осуществить ее. Претензия, вытекающая из перевозки груза в смешанном сообщении, предъявляется к перевозчику, доставившему груз в конечный пункт перевозки.

2. К претензии об утрате или о повреждении груза кроме перевозочных документов должны быть приложены документы, подтверждающие право на предъявление претензии, и документы, удостоверяющие количество и стоимость отправленного груза. Перевозочные документы предъявляются в подлиннике.

3. Перевозчик имеет право в двухнедельный срок после получения претензии вернуть ее без рассмотрения, если к претензии не приложены документы,

предусмотренные пунктом 1 настоящей статьи. В случае, если перевозчик в указанный срок не возвратит заявителю ненадлежаще оформленную претензию, она считается принятой к рассмотрению.

4. Претензия, вытекающая из договора морской перевозки груза, должна быть рассмотрена в течение тридцати дней со дня ее получения. Заявитель должен быть уведомлен об удовлетворении или отклонении претензии.

Статья 268. Срок исковой давности по требованиям, вытекающим из договора морской перевозки груза

1. К требованиям, вытекающим из договора морской перевозки груза, применяется годичный срок исковой давности.

2. Указанный срок исчисляется по требованиям:

1) возмещения ущерба за утрату груза - по истечении тридцати дней со дня, в который груз должен быть выдан, при перевозке в смешанном сообщении - по истечении четырех месяцев со дня приема груза для перевозки;

2) возмещения ущерба за повреждение груза, просрочки доставки груза, возврата или взыскания платы за перевозку - со дня выдачи груза и, если груз не был выдан, - со дня, в который он должен быть выдан;

3) возмещения убытков за неподачу судна или подачу его с опозданием, платы за простой судна, премий за досрочную погрузку или выгрузку груза - со дня окончания месяца, следующего за тем, в котором началась или должна была начаться перевозка груза;

4) ко всем остальным случаям - со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления требования.

Статья 269. Исковая давность по иным требованиям

1. По требованиям, вытекающим из договора буксировки, договора морского агентирования, договора морского посредничества, тайм-чартера, бербоут-чартера и из общей аварии, срок исковой давности исчисляется:

1) по требованиям, вытекающим из договора буксировки, договора морского агентирования, договора морского посредничества, тайм-чартера и бербоут-чартера, - со дня возникновения права на иск;

2) по требованиям, возникающим из общей аварии, - со дня составления диспаши.

2. К регрессным требованиям, предусмотренным статьей 199 настоящего Закона, применяется годичный срок исковой давности, исчисляемый со дня уплаты соответствующей суммы.

Статья 270. Исковая давность по требованиям возмещения ущерба от загрязнения судов нефтью и ущерба в связи с морской перевозкой опасных грузов

Иски о возмещении ущерба от загрязнения с судов нефтью и ущерба в связи с морской перевозкой опасных грузов погашаются в течение трех лет со дня, когда потерпевший узнал или должен был узнать о причинении такого ущерба. Однако иски о возмещении ущерба от загрязнения с судов нефтью не могут быть предъявлены по истечении шести лет со дня инцидента, вызвавшего загрязнение с судов нефтью; иски о возмещении ущерба в связи с морской перевозкой опасных грузов - по истечении десяти лет со дня инцидента, вызвавшего такой ущерб.

Статья 271. Применение общих сроков

К требованиям, по которым сроки исковой давности настоящим Законом не предусмотрены, применяются общие сроки исковой давности, установленные гражданским законодательством Республики Казахстан.

Статья 272. Приостановление срока исковой давности при наличии общей аварии

В случае, если исчисление суммы требования зависит от расчетов по общей аварии, течение срока исковой давности приостанавливается на время со дня вынесения диспашером постановления о наличии общей аварии и до дня получения диспаша заинтересованным лицом.

Глава 25. Применимое право

Статья 273. Определение права, подлежащего применению

1. Право, подлежащее применению к отношениям, возникающим из торгового мореплавания с участием иностранных граждан или иностранных юридических лиц либо осложненным иностранным элементом, в том числе если объект гражданских прав находится за пределами Республики Казахстан, определяется в соответствии с международными договорами Республики Казахстан, настоящим Законом, другими законами и признаваемыми в Республике Казахстан обычаями торгового мореплавания.

2. Стороны договора, предусмотренного настоящим Законом, могут при заключении договора или в последующем избрать право, которое подлежит применению по договору. При отсутствии соглашения сторон о праве, подлежащем применению, применяются нормы настоящего Закона; наличие такого соглашения не может повлечь за собой устранение или уменьшение ответственности перевозчика, установленной настоящим Законом за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, утрату или повреждение груза и багажа либо просрочку их доставки.

Статья 274. Право собственности и другие вещные права на судно

1. Право собственности и другие вещные права на судно, а также возникновение,

переход и прекращение таких прав определяются законом государства флага судна.

2. К вещным правам на судно, которому временно предоставлено право плавать под флагом другого государства, применяется закон государства, в котором судно зарегистрировано непосредственно до смены флага.

3. Права на строящееся судно определяются законом государства, в котором судно принято к постройке или строится, если иное не предусмотрено договором о постройке судна.

Статья 275. Правовое положение членов экипажа судна

1. Правовое положение членов экипажа судна и связанные с эксплуатацией судна отношения между членами экипажа судна определяются законом государства флага судна.

2. Отношения между судовладельцем и членами экипажа судна регулируются законом государства флага судна, если иное не предусмотрено договором, регулирующим отношения между судовладельцем и членами экипажа судна, являющимися иностранными гражданами.

Выбор сторонами трудового договора права, подлежащего применению к отношениям между судовладельцем и членами экипажа судна, не должен приводить к ухудшению условий труда членов экипажа судна по сравнению с нормами права того государства, которыми должны регулироваться данные отношения при отсутствии соглашения сторон о подлежащем применению праве.

Статья 276. Право на затонувшее имущество

1. Право на имущество, затонувшее во внутренних морских водах или в территориальном море, а также отношения, возникающие в связи с затонувшим имуществом, определяются законом государства, в котором имущество затонуло.

2. К затонувшим в открытом море судам, находящимся на них грузам и иному имуществу применяется закон государства флага судна.

Статья 277. Отношения, возникающие из договоров, заключаемых в области торгового мореплавания

1. Отношения, возникающие из договора морской перевозки груза, договора буксировки, договора морского агентирования, договора морского посредничества, договора морского страхования, тайм-чартера и бербоут-чартера, регулируются законом государства, предусмотренным соглашением сторон, из договора морской перевозки пассажира - законом государства, указанным в билете пассажира.

2. При отсутствии соглашения сторон о праве, подлежащем применению, отношения сторон, возникающие из договоров, регулируются законом государства, в котором учреждена либо имеет основное место деятельности или место жительства,

сторона, являющаяся:

- 1) перевозчиком - в договоре морской перевозки;
- 2) судовладельцем - в договоре морского агентирования, тайм-чартера и бербоут-чартера;
- 3) владельцем буксирующего судна - в договоре буксировки;
- 4) доверителем - в договоре морского посредничества;
- 5) страховщиком - в договоре морского страхования.

Статья 278. Общая авария

1. При отсутствии соглашения сторон о подлежащем применению праве отношения, возникающие из общей аварии, регулируются законом государства, в порту которого судно закончило рейс после происшествия, вызвавшего общую аварию.

В случаях, если все лица, интересы которых затронуты общей аварией, принадлежат к одному и тому же государству, применяется закон данного государства.

2. Порядок распределения общей аварии, если она распределяется в Республике Казахстан, регулируется в соответствии с главой 16 настоящего Закона.

Статья 279. Отношения, возникающие из столкновения судов

1. Отношения, возникающие из столкновения судов во внутренних морских водах и в территориальном море, регулируются законом государства, на территории которого произошло столкновение.

2. В случае, если столкновение судов произошло в открытом море и спор рассматривается в Республике Казахстан, применяются нормы главы 17 настоящего Закона.

3. К отношениям, возникающим из столкновения судов, плавающих под флагом одного государства, применяется закон данного государства независимо от места столкновения судов.

Статья 280. Отношения, возникающие из причинения ущерба от загрязнения с судов нефтью

При причинении ущерба от загрязнения с судов нефтью нормы главы 18 настоящего Закона применяются к:

- 1) ущерб от загрязнения с судов нефтью, причиненному на территории Республики Казахстан;
- 2) предупредительным мерам по предотвращению или уменьшению такого ущерба, где бы они ни принимались.

Статья 281. Отношения, возникающие из причинения ущерба в связи с морской перевозкой опасных грузов

При причинении ущерба в связи с морской перевозкой опасных грузов нормы главы 18 настоящего Закона, применяются к:

1) любому ущербу, причиненному на территории Республики Казахстан, в том числе в территориальном море;

2) ущерб иному, чем ущерб от загрязнения окружающей среды, причиненному за пределами территории Республики Казахстан, в том числе территориального моря, если такой ущерб причинен опасными и вредными веществами, перевозимыми на борту судна, плавающего под Государственным флагом Республики Казахстан;

3) предупредительным мерам по предотвращению или уменьшению ущерба, где бы они ни принимались.

Статья 282. Отношения, возникающие из спасания судна и иного имущества

1. При отсутствии соглашения сторон о подлежащем применению праве к отношениям, возникающим из спасания судна и иного имущества во внутренних водах и в территориальном море, применяется закон государства, в котором имело место спасание, и, если спасание осуществляется в открытом море и спор рассматривается в Республики Казахстан, применяются нормы главы 19 настоящего Закона.

2. В случае, если спасавшее и спасенное суда плавают под флагом одного государства, применяется закон государства флага судна независимо от того, где имело место спасание.

3. К распределению вознаграждения между владельцем спасавшего судна, его капитаном и другими членами экипажа судна применяется закон государства флага судна и, если спасание осуществлялось не с судна, закон, под действие которого подпадает договор, регулирующий отношения между спасателем и его работниками.

Статья 283. Морской залог на судно

К возникновению морского залога на судно и очередности удовлетворения требований, обеспеченных морским залогом на судно, применяется закон государства, в суде которого рассматривается спор.

Статья 284. Ипотека судна или строящегося судна

Установление ипотеки судна или строящегося судна и очередности удовлетворения требований, вытекающих из обязательств, обеспеченных зарегистрированной ипотекой судна или строящегося судна, регулируется законом государства регистрации ипотеки.

Статья 285. Пределы ответственности судовладельца

Пределы ответственности судовладельца определяются законом государства флага судна.

Глава 26. Заключительные положения

Статья 286. Порядок введения в действие настоящего Закона
Настоящий Закон вводится в действие с момента опубликования.

Президент
Республики Казахстан

(Специалисты: Цай Л.Г.,
Мартина Н.А.)