# Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации

Редакция с 01.03.2026, актуальная · Источник текста: портал правовой информации pravo.gov.ru — http://actual.pravo.gov.ru/content/content.html#hash=779dc3826f8590b9834ef488b94ccf833f26cde0f112edc741f9becd629adf96&bpa=ebpi&ttl=3

## Глава I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

### Статья 1. Отношения, регулируемые Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации

1. Настоящий Кодекс регулирует отношения, возникающие из торгового мореплавания. Отношения, возникающие из торгового мореплавания, регулируются также издаваемыми в соответствии с настоящим Кодексом другими федеральными законами (далее - законы), указами Президента Российской Федерации и постановлениями Правительства Российской Федерации (далее - иные правовые акты Российской Федерации).

2. Имущественные отношения, возникающие из торгового мореплавания и основанные на равенстве, автономии воли и имущественной самостоятельности их участников, регулируются настоящим Кодексом в соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации . К имущественным отношениям, не регулируемым или не полностью регулируемым настоящим Кодексом, применяются правила гражданского законодательства Российской Федерации.

### Статья 2. Понятие торгового мореплавания

Под торговым мореплаванием в настоящем Кодексе понимается деятельность, связанная с использованием судов для: перевозок грузов, пассажиров и их багажа, в том числе на морской линии (включая операции по погрузке, выгрузке грузов и багажа, посадке, высадке пассажиров), и (или) буксировки, а также хранения грузов;(В редакции федеральных законов от 03.07.2016 № 282-ФЗ ; от 18.07.2017 № 177-ФЗ ; от 29.12.2017 № 460-ФЗ ) рыболовства;(В редакции Федерального закона от 06.12.2007 № 333-ФЗ ) проведения морских ресурсных исследований;(Дополнение абзацем - Федеральный закон от 29.12.2017 № 460-ФЗ ) разведки и разработки минеральных и других неживых ресурсов морского дна и его недр; лоцманской, ледовой лоцманской и ледокольной проводки;(В редакции Федерального закона от 28.07.2012 № 132-ФЗ ) поисковых и спасательных операций;(В редакции Федерального закона от 29.12.2017 № 460-ФЗ ) удаления затонувшего в море имущества;(В редакции Федерального закона от 30.12.2021 № 470-ФЗ ) гидротехнических, подводно-технических и других подобных работ; санитарного, карантинного и другого контроля; защиты и сохранения морской среды; проведения морских научных исследований; учебных, спортивных и культурных целей; иных целей.

### Статья 3. Сфера применения правил, установленных настоящим Кодексом

1. Правила, установленные настоящим Кодексом, распространяются на: морские суда во время их плавания как по морским путям, так и по внутренним водным путям, если иное не предусмотрено международным договором Российской Федерации или законом; суда внутреннего плавания, а также суда смешанного (река - море) плавания во время их плавания по морским путям, а также по внутренним водным путям при осуществлении перевозок грузов, пассажиров и их багажа с заходом в иностранный морской порт, во время спасательной операции и при столкновении с морским судном.

2. Правила, установленные настоящим Кодексом, за исключением случаев, прямо в нем предусмотренных, не распространяются на: военные корабли, военно-вспомогательные суда, суда, используемые в целях транспортного обслуживания и (или) обеспечения безопасности объектов государственной охраны, и другие суда, находящиеся в собственности государства или эксплуатируемые им и используемые только для правительственной некоммерческой службы;(В редакции Федерального закона от 01.07.2017 № 148-ФЗ ) некоммерческие грузы, находящиеся в собственности государства. В случаях, если настоящим Кодексом прямо предусмотрено, что правила, установленные настоящим Кодексом, распространяются на суда и грузы, указанные в настоящем пункте, такие правила не должны использоваться в качестве оснований для изъятия, ареста и задержания таких судов и грузов.

**Статья 4. Использование судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации, в целях торгового мореплавания**

1. С использованием судов , плавающих под Государственным флагом Российской Федерации, осуществляются:(В редакции Федерального закона от 01.03.2020 № 34-ФЗ ) 1) каботаж; 2) ледокольная проводка, поисковые и спасательные операции, удаление затонувшего в море имущества, гидротехнические, подводно-технические и другие подобные работы во внутренних морских водах и (или) в территориальном море Российской Федерации;(В редакции Федерального закона от 30.12.2021 № 470-ФЗ ) 3) морские ресурсные исследования, разведка и разработка минеральных ресурсов морского дна и его недр во внутренних морских водах и (или) в территориальном море Российской Федерации, в исключительной экономической зоне Российской Федерации и на континентальном шельфе Российской Федерации.

2. Для целей настоящего Кодекса под каботажем понимаются перевозка грузов, пассажиров и их багажа и (или) буксировка: 1) во внутренних морских водах и (или) в территориальном море Российской Федерации без пересечения Государственной границы Российской Федерации; 2) из внутренних морских вод и (или) территориального моря Российской Федерации к искусственным островам, установкам и сооружениям, расположенным в исключительной экономической зоне Российской Федерации и (или) на континентальном шельфе Российской Федерации; 3) во внутренние морские воды и (или) в территориальное море Российской Федерации от искусственных островов, установок и сооружений, расположенных в исключительной экономической зоне Российской Федерации и (или) на континентальном шельфе Российской Федерации; 4) между искусственными островами, установками и сооружениями, расположенными в исключительной экономической зоне Российской Федерации и (или) на континентальном шельфе Российской Федерации; 5) из внутренних морских вод и (или) территориального моря Российской Федерации во внутренние морские воды и (или) в территориальное море Российской Федерации с пересечением Государственной границы Российской Федерации.

3. Исключительно с использованием судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации, осуществляются: 1) лоцманская проводка, санитарный, карантинный и другой контроль, защита и сохранение морской среды во внутренних морских водах и (или) в территориальном море Российской Федерации, а также ледокольная проводка и ледовая лоцманская проводка в акватории Северного морского пути; 2) морские перевозки нефти, природного газа (в том числе в сжиженном состоянии), газового конденсата и угля, добытых на территории Российской Федерации и (или) на территории, находящейся под юрисдикцией Российской Федерации, в том числе на континентальном шельфе Российской Федерации, и погруженных на суда в акватории Северного морского пути, до первого пункта выгрузки или перегрузки; (Особенности применения подпункта 2 - Федеральный закон от 29.12.2017 № 460-ФЗ ) 3) хранение нефти и нефтепродуктов, природного газа (в том числе в сжиженном состоянии), газового конденсата и угля, если такое хранение осуществляется на судне в акватории Северного морского пути. (Особенности применения подпункта 3 - Федеральный закон от 29.12.2017 № 460-ФЗ )

4. Правительством Российской Федерации могут приниматься решения о морских перевозках иных грузов в иных акваториях с использованием судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации, а также решения о морских перевозках грузов, указанных в подпункте 2 пункта 3 настоящей статьи, с использованием судов, плавающих под флагами иностранных государств, если это не противоречит общепризнанным принципам и нормам международного права, международным договорам Российской Федерации. 4 1 . При осуществлении с использованием судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации, деятельности, предусмотренной пунктами 1 и 3 настоящей статьи, отдельные виды деятельности, предусмотренные пунктами 1 и 3 настоящей статьи, определенные нормативным правовым актом Правительства Российской Федерации, осуществляются с использованием судов, построенных на территории Российской Федерации и соответствующих установленным в Российской Федерации требованиям к промышленной продукции, предъявляемым в целях ее отнесения к российской промышленной продукции.(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 26.05.2021 № 142-ФЗ )(В редакции Федерального закона от 22.06.2024 № 144-ФЗ ) 4 2 . Отдельные виды деятельности, предусмотренные пунктами 1 и 3 настоящей статьи, определенные нормативным правовым актом Правительства Российской Федерации в соответствии с пунктом 4 1 настоящей статьи, могут осуществляться с использованием судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации и построенных за пределами Российской Федерации, либо судов, построенных на территории Российской Федерации, но не

соответствующих установленным в Российской Федерации требованиям к промышленной продукции, предъявляемым в целях ее отнесения к российской промышленной продукции, в следующих случаях:(В редакции Федерального закона от 22.06.2024 № 144-ФЗ ) 1) такие суда построены до даты вступления в силу нормативного правового акта Правительства Российской Федерации, предусмотренного пунктом 4 1 настоящей статьи; 2) договоры на постройку и (или) использование таких судов заключены до даты вступления в силу нормативного правового акта Правительства Российской Федерации, предусмотренного пунктом 4 1 настоящей статьи.(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 26.05.2021 № 142-ФЗ )

5. В соответствии с международными договорами Российской Федерации или в случаях и порядке, установленных Правительством Российской Федерации, деятельность, предусмотренная пунктом 1 настоящей статьи, может осуществляться с использованием судов, плавающих под флагами иностранных государств.(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 01.03.2020 № 34-ФЗ )

6. В целях осуществления отдельными судами отдельных видов деятельности, предусмотренных пунктами 1 и 3 настоящей статьи, определенных нормативным правовым актом Правительства Российской Федерации в соответствии с пунктом 4 1 настоящей статьи, Правительством Российской Федерации могут приниматься решения об использовании для осуществления отдельных видов деятельности, определенных нормативным правовым актом Правительства Российской Федерации в соответствии с пунктом 4 1 настоящей статьи, судов, построенных: 1) за пределами территории Российской Федерации - в случае отсутствия условий и (или) невозможности осуществления технологических операций для строительства таких судов на территории Российской Федерации; 2) на территории Российской Федерации - в случае невозможности обеспечения строительства таких судов в соответствии с установленными в Российской Федерации требованиями к промышленной продукции, предъявляемыми в целях ее отнесения к российской промышленной продукции.(В редакции Федерального закона от 22.06.2024 № 144-ФЗ )(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 26.05.2021 № 142-ФЗ )(Статья в редакции Федерального закона от 29.12.2017 № 460-ФЗ )

**Статья 5. Государственное управление в области торгового мореплавания**

1. Государственное управление в области торгового мореплавания осуществляется федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере морского транспорта (далее - федеральный орган исполнительной власти в области транспорта), а также федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства и другими федеральными органами исполнительной власти в пределах их компетенции.(В редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

2. Федеральный орган исполнительной власти в области транспорта в соответствии с международными договорами Российской Федерации, настоящим Кодексом, другими законами и иными правовыми актами Российской Федерации издает в пределах своей компетенции обязательные для исполнения организациями, а также гражданами правила, в том числе правила буксировки, инструкции и иные акты, содержащие нормы права, регулирующие отношения, возникающие из торгового мореплавания.(В редакции Федерального закона от 29.12.2017 № 460-ФЗ )

3. Федеральный орган исполнительной власти в области рыболовства в соответствии с международными договорами Российской Федерации, настоящим Кодексом, другими законами и иными правовыми актами Российской Федерации издает в пределах своей компетенции обязательные для исполнения организациями, а также гражданами, деятельность которых связана с использованием судов рыбопромыслового флота, правила, инструкции и иные акты, содержащие нормы права, регулирующие отношения, возникающие в связи с рыболовством.(В редакции Федерального закона от 06.12.2007 № 333-ФЗ )

4. Навигационно-гидрографическое обеспечение морских путей, за исключением акватории Северного морского пути и морских путей в акваториях морских портов и на подходах к ним, осуществляется федеральным органом исполнительной власти в области обороны.(В редакции Федерального закона от 28.07.2012 № 132-ФЗ ) Навигационно-гидрографическое обеспечение в акваториях морских портов и на подходах к ним, за исключением акватории Северного морского пути, акваторий морских портов, расположенных на побережье акватории Северного морского пути, и подходов к ним, осуществляется федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере морского транспорта.(В редакции федеральных законов от 28.07.2012 № 132-ФЗ ; от 27.12.2018 № 525-ФЗ ) Навигационно-

гидрографическое обеспечение в акватории Северного морского пути, в акваториях морских портов, расположенных на побережье акватории Северного морского пути, и на подходах к ним осуществляется федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере морского транспорта, и Государственной корпорацией по атомной энергии "Росатом" в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.(Дополнение абзацем - Федеральный закон от 27.12.2018 № 525-ФЗ ) (Пункт в редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

5. При проведении поисковых и спасательных операций на море взаимодействие федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и организаций осуществляется в порядке, установленном Правительством Российской Федерации. (Дополнение пунктом - Федеральный закон от 13.07.2020 № 205-ФЗ )

**Статья 5.1. Плавание в акватории Северного морского пути**

1. Под акваторией Северного морского пути понимается водное пространство, прилегающее к северному побережью Российской Федерации, охватывающее внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую зону и исключительную экономическую зону Российской Федерации и ограниченное с востока линией разграничения морских пространств с Соединенными Штатами Америки и параллелью мыса Дежнева в Беринговом проливе, с запада меридианом мыса Желания до архипелага Новая Земля, восточной береговой линией архипелага Новая Земля и западными границами проливов Маточкин Шар, Карские Ворота, Югорский Шар.

2. Правила плавания в акватории Северного морского пути утверждаются Правительством Российской Федерации, применяются в целях обеспечения безопасности мореплавания, а также предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды с судов и содержат: 1) порядок организации плавания судов в акватории Северного морского пути, предусматривающий выдачу разрешений на плавание судов в акватории Северного морского пути, приостановление, возобновление, прекращение действия таких разрешений и внесение изменений в такие разрешения Государственной корпорацией по атомной энергии "Росатом" или подведомственной ей организацией;(В редакции Федерального закона от 28.06.2022 № 184-ФЗ ) 1 1 ) порядок выдачи федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере морского транспорта, или подведомственной ему организацией лицам, удовлетворяющим требованиям положения о ледовых лоцманах, утвержденного федеральным органом исполнительной власти в области транспорта по согласованию с Государственной корпорацией по атомной энергии "Росатом", удостоверений о праве ледовой лоцманской проводки судов в акватории Северного морского пути; (Дополнение подпунктом - Федеральный закон от 28.06.2022 № 184-ФЗ ) 2) положение о навигационно-гидрографическом обеспечении плавания судов в акватории Северного морского пути; 3) иные касающиеся организации плавания судов в акватории Северного морского пути положения.(Пункт в редакции Федерального закона от 27.12.2018 № 525-ФЗ ) 2 1 . Федеральным органом исполнительной власти в области транспорта по согласованию с Государственной корпорацией по атомной энергии "Росатом" утверждаются:(В редакции Федерального закона от 19.10.2023 № 503-ФЗ ) 1) правила ледокольной проводки судов в акватории Северного морского пути; 2) правила ледовой лоцманской проводки судов в акватории Северного морского пути; 3) правила проводки судов по маршрутам в акватории Северного морского пути; 4) положение о гидрометеорологическом обеспечении плавания судов в акватории Северного морского пути.(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 27.12.2018 № 525-ФЗ )

3. Организация плавания судов в акватории Северного морского пути осуществляется Государственной корпорацией по атомной энергии "Росатом" в соответствии с правилами плавания в акватории Северного морского пути, предусмотренными пунктом 2 настоящей статьи, нормативными правовыми актами Государственной корпорации по атомной энергии "Росатом" и включает в себя в том числе:(В редакции Федерального закона от 28.06.2022 № 184-ФЗ ) 1) организацию разработки маршрутов плавания судов и использованию судов ледокольного флота в акватории Северного морского пути с учетом гидрометеорологической, ледовой и навигационной обстановки в указанной акватории;(В редакции Федерального закона от 28.06.2022 № 184-ФЗ ) 2) организацию предоставления информационных услуг в области организации плавания судов, требований к обеспечению безопасности плавания судов, обеспечения осуществления ледокольной проводки судов; 3) содействие в организации проведения поисковых и спасательных операций в акватории Северного морского пути; 4) организацию мониторинга движения судов в акватории Северного морского пути;(Дополнение подпунктом - Федеральный закон от 28.06.2022 № 184-ФЗ ) 5) предоставление информации о

гидрометеорологической, ледовой и навигационной обстановке в акватории Северного морского пути;(Дополнение подпунктом - Федеральный закон от 28.06.2022 № 184-ФЗ ) 6) содействие в организации проведения операций по ликвидации последствий загрязнения с судов опасными и вредными веществами в акватории Северного морского пути, а также в проведении работ по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в акватории Северного морского пути.(Дополнение подпунктом - Федеральный закон от 28.06.2022 № 184-ФЗ )(Пункт в редакции Федерального закона от 27.12.2018 № 525-ФЗ )

4. Выдача и возобновление действия предусмотренных подпунктом 1 пункта 2 настоящей статьи разрешений на плавание судов в акватории Северного морского пути осуществляется при условии выполнения судном требований, касающихся безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов (применительно к акватории Северного морского пути) и установленных международными договорами Российской Федерации, законодательством Российской Федерации, правилами плавания в акватории Северного морского пути, указанными в пункте 2 настоящей статьи, и предоставления документов, удостоверяющих наличие установленного международными договорами Российской Федерации, законодательством Российской Федерации страхования или иного финансового обеспечения гражданской ответственности за ущерб от загрязнения либо другой причиненный судном ущерб.(В редакции федеральных законов от 27.12.2018 № 525-ФЗ , от 28.06.2022 № 184-ФЗ )

5. Размер платы за ледокольную проводку судна, ледовую лоцманскую проводку судна в акватории Северного морского пути определяется в соответствии с законодательством Российской Федерации о естественных монополиях с учетом вместимости судна, ледового класса судна, расстояния, на которое осуществляется проводка этого судна, и периода навигации. Оплата ледокольной проводки судна, ледовой лоцманской проводки судна в акватории Северного морского пути осуществляется исходя из объема фактически оказанных услуг. Правила, установленные настоящим пунктом, также распространяются на военные корабли, военно-вспомогательные суда и другие суда, находящиеся в собственности Российской Федерации, собственности субъектов Российской Федерации или эксплуатируемые ими и используемые только для правительственной некоммерческой службы. (Дополнение абзацем - Федеральный закон от 07.02.2017 № 10-ФЗ )

6. Заказчик и исполнитель услуги по ледокольной проводке судна, оказываемой судами ледокольного флота в акватории Северного морского пути, и (или) иных услуг, необходимых для целей торгового мореплавания, оказываемых судами ледокольного флота в акватории Северного морского пути (далее - услуга по проводке судна и иные услуги), могут заключать долгосрочные договоры возмездного оказания услуг по проводке судна и иных услуг при их оказании исполнителем на систематической основе.(В редакции Федерального закона от 28.06.2022 № 194-ФЗ ) В долгосрочном договоре возмездного оказания услуги по проводке судна и иных услуг определяются срок договора, перечень оказываемых услуг, порядок оплаты каждой из входящих в указанный перечень услуг, обязанность исполнителя при использовании судов ледокольного флота обеспечивать их готовность к оказанию услуг по проводке судна и иных услуг в течение всего срока действия договора, ответственность сторон за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств, а также определяемые при необходимости по соглашению сторон иные условия оказания таких услуг.(В редакции Федерального закона от 28.06.2022 № 194-ФЗ ) Услуга по проводке судна и иные услуги оказываются судами ледокольного флота, имеющими право плавания под Государственным флагом Российской Федерации, в соответствии со статьей 426 Гражданского кодекса Российской Федерации .(Дополнение абзацем - Федеральный закон от 28.06.2022 № 194-ФЗ ) (Дополнение пунктом - Федеральный закон от 20.04.2021 № 94-ФЗ )(Дополнение статьей - Федеральный закон от 28.07.2012 № 132-ФЗ )

**Статья 5.2. Правила радиосвязи морской подвижной службы и морской подвижной спутниковой службы**

Правила радиосвязи морской подвижной службы и морской подвижной спутниковой службы утверждаются федеральным органом исполнительной власти в области транспорта по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере электросвязи.(Дополнение статьей - Федеральный закон от 28.06.2022 № 194-ФЗ )

**Статья 6. Контроль за соблюдением требований настоящего Кодекса**

1. Контроль за соблюдением обязательных требований, установленных настоящим Кодексом и иными нормативными правовыми актами в области торгового мореплавания, международными

договорами Российской Федерации в области торгового мореплавания и судоходства, в целях обеспечения безопасности торгового мореплавания осуществляется посредством федерального государственного контроля (надзора) в области торгового мореплавания и внутреннего водного транспорта (далее - федеральный контроль) уполномоченными федеральными органами исполнительной власти в соответствии с положением о федеральном контроле, утверждаемым Правительством Российской Федерации.

2. Предметом федерального контроля являются: 1) соблюдение юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями и гражданами обязательных требований, установленных международными договорами Российской Федерации в области торгового мореплавания и судоходства, настоящим Кодексом, другими федеральными законами и принимаемыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами в области безопасности торгового мореплавания, в том числе требований: к обеспечению пожарной безопасности при эксплуатации морских судов, судов внутреннего плавания, судов смешанного (река - море) плавания, иных плавучих объектов морского транспорта; к обеспечению готовности сил и средств функциональной подсистемы организации и координации деятельности поисковых и аварийно-спасательных служб при поиске и спасании людей и судов, терпящих бедствие на море, в поисково-спасательных районах Российской Федерации единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций; к обеспечению готовности сил и средств функциональной подсистемы организации работ по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в море и во внутренних морских водах с судов и объектов морского транспорта независимо от их ведомственной и национальной принадлежности; к обеспечению доступности для инвалидов объектов транспортной инфраструктуры морского пассажирского транспорта и предоставляемых услуг; к обеспечению безопасности плавания судов рыбопромыслового флота в районах промысла при осуществлении рыболовства; к организации и осуществлению лоцманской проводки морских судов; к обеспечению доступности для инвалидов объектов социальной, инженерной и транспортной инфраструктур и предоставляемых услуг; 2) соблюдение юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями (лицензиатами), осуществляющими деятельность по перевозкам морским транспортом пассажиров, деятельность по перевозкам морским транспортом опасных грузов, деятельность по осуществлению буксировок морским транспортом (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя), погрузочно-разгрузочную деятельность применительно к опасным грузам в морских портах, лицензионных требований к соответствующим видам деятельности; 3) соблюдение капитанами морских портов требований в области торгового мореплавания в части деятельности капитанов по осуществлению ими контроля и надзора за обеспечением безопасности судоходства и порядка в порту; 4) соблюдение изготовителем, исполнителем (лицом, выполняющим функции иностранного изготовителя), продавцом требований, установленных техническими регламентами, или обязательных требований, подлежащих применению до дня вступления в силу технических регламентов в соответствии с Федеральным законом от 27 декабря 2002 года № 184-ФЗ "О техническом регулировании".

3. В положении о федеральном контроле указываются наименование и структурные элементы технического регламента и (или) обязательных требований, подлежащих применению до дня вступления в силу технических регламентов в соответствии с Федеральным законом от 27 декабря 2002 года № 184-ФЗ "О техническом регулировании", оценка соблюдения которых осуществляется в рамках федерального контроля, а также виды продукции, являющиеся объектами федерального контроля.

4. При осуществлении федерального контроля проводятся следующие контрольные (надзорные) мероприятия: 1) инспекционный визит; 2) рейдовый осмотр; 3) документарная проверка; 4) выездная проверка; 5) наблюдение за соблюдением обязательных требований; 6) выездное обследование.

5. В рамках федерального контроля осуществляются мониторинг, основанный на добровольном участии контролируемых лиц, и постоянный рейд в соответствии с положениями Федерального закона от 31 июля 2020 года № 248-ФЗ "О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации". Порядок осуществления постоянного рейда устанавливается положением о федеральном контроле.

6. При осуществлении федерального контроля в части обеспечения безопасности плавания судов рыбопромыслового флота в районах промысла при осуществлении рыболовства плановые

контрольные (надзорные) мероприятия в отношении юридических лиц и индивидуальных предпринимателей не проводятся.

7. Организация и осуществление федерального контроля регулируются Федеральным законом от 31 июля 2020 года № 248-ФЗ "О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации".

8. Положение о федеральном контроле утверждается Правительством Российской Федерации.(Статья в редакции Федерального закона от 11.06.2021 № 170-ФЗ )

**Статья 6.1. Расследование аварий или инцидентов на море**

Расследование аварий или инцидентов на море осуществляется уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти в соответствии с положением, утвержденным федеральным органом исполнительной власти в области транспорта по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства и федеральным органом исполнительной власти в области обороны.(Дополнение статьей - Федеральный закон от 18.07.2011 № 242-ФЗ )(В редакции Федерального закона от 11.06.2021 № 170-ФЗ )

**Статья 7. Судно**

1. Под судном в настоящем Кодексе понимается самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях торгового мореплавания.

2. Под судами рыбопромыслового флота в настоящем Кодексе понимаются обслуживающие рыбопромысловый комплекс суда, используемые для рыболовства, а также приемотранспортные, вспомогательные суда и суда специального назначения.(В редакции Федерального закона от 06.12.2007 № 333-ФЗ )

3. Под маломерным судном в настоящем Кодексе понимается судно, длина которого не должна превышать двадцать метров и общее количество людей на котором не должно превышать двенадцать.(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 23.04.2012 № 36-ФЗ )

4. Под прогулочным судном в настоящем Кодексе понимается судно, общее количество людей на котором не должно превышать восемнадцать, в том числе пассажиров не более чем двенадцать, и которое используется в некоммерческих целях и предназначается для отдыха на водных объектах. (Дополнение пунктом - Федеральный закон от 23.04.2012 № 36-ФЗ )

5. Под спортивным парусным судном в настоящем Кодексе понимается судно, построенное или переоборудованное для занятий спортом, использующее в качестве основной движущей силы силу ветра и эксплуатируемое в некоммерческих целях.(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 23.04.2012 № 36-ФЗ )

6. Под морской плавучей платформой в настоящем Кодексе понимается судно, предназначенное для разведки и разработки минеральных и других неживых ресурсов морского дна и его недр.(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 23.07.2013 № 225-ФЗ )

7. Под автономным судном в настоящем Кодексе понимается самоходное судно, процессы управления которым в зависимости от наличия или отсутствия экипажа на борту судна частично (полуавтономное судно) или полностью (полностью автономное судно) осуществляются в автоматическом режиме. Под полуавтономным судном в настоящем Кодексе понимается судно с экипажем на борту, способное осуществлять плавание без непрерывного несения ходовой вахты экипажем. Под полностью автономным судном в настоящем Кодексе понимается судно, способное осуществлять плавание без экипажа на борту.(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 10.07.2023 № 294-ФЗ )

**Статья 8. Судовладелец**

Под судовладельцем (владельцем судна) в настоящем Кодексе понимается лицо, эксплуатирующее судно от своего имени, независимо от того, является ли оно собственником судна или использует его на ином законном основании.(В редакции Федерального закона от 10.07.2023 № 294-ФЗ )

**Статья 8.1. Техническое управление судном**

1. Судовладелец вправе по договору технического управления судном поручить техническое управление судном техническому управляющему с осуществлением им прав и исполнением обязанностей судовладельца, которые предусмотрены законодательством Российской Федерации и международными договорами Российской Федерации.

2. Под техническим управлением судном в настоящем Кодексе понимаются деятельность по эксплуатации судна, включая организацию работ по содержанию в эксплуатационном состоянии судна, корпуса, оборудования, механизмов и систем судна, а также по обращению в органы выдачи судовых документов за получением судовых документов и получение судовых документов.

3. По договору технического управления судном судовладелец поручает техническому управляющему техническое управление судном, а технический управляющий обязуется за вознаграждение осуществлять техническое управление судном, которое указано в договоре технического управления судном, в течение срока действия данного договора.

4. Техническим управляющим является юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, которые оказывают услуги по техническому управлению судном в качестве основного вида предпринимательской деятельности. Требования к техническому управляющему, которому судовладелец может поручить техническое управление судном, утверждаются Правительством Российской Федерации.

5. Договор технического управления судном заключается на срок не менее одного года, который может быть продлен сторонами данного договора. Срок действия договора технического управления судном не может превышать пять лет. Окончание срока действия договора технического управления судном влечет его прекращение на будущее время. Неисполненные к моменту истечения срока действия данного договора обязательства не прекращаются до момента их исполнения.

6. В целях обеспечения безопасности людей и судна и защиты морской среды от загрязнения после истечения срока действия договора технического управления судном до полной передачи судна судовладельцу или назначенному судовладельцем лицу технический управляющий обязан продолжить техническое управление судном.

7. Судовладелец обязан уплатить техническому управляющему вознаграждение, предусмотренное договором технического управления судном, а также возместить все фактически произведенные техническим управляющим за свой счет и с согласия судовладельца расходы на содержание в эксплуатационном состоянии судна, которые превышают согласованные договором технического управления судном суммы расходов на эти цели. За время вынужденного технического управления судном после окончания срока действия договора технического управления судном судовладелец обязан уплатить техническому управляющему вознаграждение в размере и на условиях, которые предусмотрены данным договором, и возместить понесенные техническим управляющим в связи с вынужденным техническим управлением судном расходы.

8. Существенными условиями договора технического управления судном являются: 1) срок действия договора технического управления судном; 2) размер и порядок уплаты вознаграждения; 3) действия технического управляющего, которые он обязан осуществлять при выполнении поручения по техническому управлению судном, и порядок их осуществления; 4) условия, при наличии которых технический управляющий вправе передать техническое управление судном другому лицу; 5) информация о судне, техническое управление которым поручается техническому управляющему; 6) порядок определения суммы расходов на содержание в эксплуатационном состоянии судна.

9. Примерная форма договора технического управления судном утверждается федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

10. Изменение и (или) расторжение договора технического управления судном осуществляются в случаях и порядке, которые предусмотрены гражданским законодательством Российской Федерации.

11. В случае одностороннего отказа от исполнения договора технического управления судном сторона такого договора, отказывающаяся от его исполнения, обязана уведомить другую сторону такого договора о прекращении договора технического управления судном не позднее чем за девяносто дней.

12. Технический управляющий и судовладелец несут солидарную ответственность перед третьими лицами за причинение вреда в связи с техническим управлением судном. Технический управляющий несет ответственность перед судовладельцем за повреждение находящегося в техническом управлении судна вследствие ненадлежащего исполнения им обязанностей по техническому управлению судном.(Дополнение статьей - Федеральный закон от 26.02.2024 № 28-ФЗ )

**Статья 9. Морские порты**

(Наименование в редакции Федерального закона от 23.07.2013 № 225-ФЗ )

1. Под морским портом понимаются его территория и совокупность размещенных в границах этой территории объектов инфраструктуры морского порта, используемых для осуществления деятельности в целях торгового мореплавания, в том числе для оказания услуг.(В редакции Федерального закона от 18.07.2017 № 177-ФЗ ) 2.(Пункт утратил силу - Федеральный закон от 23.07.2013 № 225-ФЗ )

3. Деятельность в морских портах осуществляется в соответствии с федеральным законом.(Статья в редакции Федерального закона от 08.11.2007 № 261-ФЗ )

**Статья 10. Вместимость судна**

Для целей статей 106 5 , 320, 326, 331, 336 6 - 336 8 и 359 настоящего Кодекса под вместимостью судна понимается его валовая вместимость, определяемая в соответствии с правилами обмера судов, содержащимися в Приложении 1 к Международной конвенции по обмеру судов 1969 года.(В редакции федеральных законов от 14.06.2011 № 141-ФЗ , от 23.04.2012 № 36-ФЗ , от 10.07.2023 № 294-ФЗ )

**Статья 11. Расчетная единица**

1. Расчетная единица, предусмотренная статьями 170, 190, 320, 331, 359 и 360 настоящего Кодекса, является единицей специального права заимствования, как она определена Международным валютным фондом.

2. В соответствии со стоимостью рубля в единицах специального права заимствования перевод в рубли осуществляется: на дату вынесения решения судом, арбитражным судом или третейским судом либо на установленную соглашением сторон дату - сумм, указанных в статьях 170 и 190 настоящего Кодекса; на дату создания фонда ограничения ответственности - сумм, указанных в статьях 320 и 331 настоящего Кодекса; на дату создания фонда ограничения ответственности, производства платежа или предоставления обеспечения, эквивалентного платежу, - сумм, указанных в статьях 359 и 360 настоящего Кодекса. Стоимость рубля в единицах специального права заимствования исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для своих операций и расчетов.

## Глава II. СУДНО

**Статья 12. Субъекты права собственности на судно**

1. Суда могут находиться в собственности: граждан и юридических лиц; Российской Федерации, субъектов Российской Федерации; муниципальных образований.

2. Суда с ядерными энергетическими установками могут находиться в собственности только Российской Федерации, за исключением судов с ядерными энергетическими установками атомного ледокольного флота, которые могут находиться в собственности российских юридических лиц, включенных в утверждаемый Президентом Российской Федерации перечень российских юридических лиц, в собственности которых могут находиться ядерные установки.(В редакции Федерального закона от 22.11.2010 № 305-ФЗ )

3. Суда, зарегистрированные в Российском открытом реестре судов, могут находиться в собственности граждан и юридических лиц (в том числе иностранных граждан и иностранных юридических лиц), Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, муниципальных образований.(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 03.08.2018 № 296-ФЗ )

**Статья 13. Права собственника судна**

1. Собственник судна вправе по своему усмотрению совершать в отношении судна любые действия, не противоречащие закону и иным правовым актам Российской Федерации и не нарушающие права и охраняемые законом интересы других лиц, в том числе отчуждать судно в собственность другим лицам, передавать им, оставаясь собственником, права владения, пользования и распоряжения судном, устанавливать ипотеку судна и обременять его другими способами, распоряжаться им иным образом.(В редакции Федерального закона от 30.12.2021 № 470-ФЗ )

2. Затопление судна, то есть действие или бездействие, вследствие которых судно затонуло, не допускается. Затонувшие судно или его части подлежат удалению в случаях и порядке, которые установлены настоящим Кодексом.(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 30.12.2021 № 470-ФЗ )

**Статья 14. Передача судна в доверительное управление**

1. Собственник судна вправе передать его доверительному управляющему по договору доверительного управления судном на срок, не превышающий пяти лет, для осуществления управления судном за вознаграждение в интересах собственника. Судно, находящееся в хозяйственном ведении или оперативном управлении, не может быть передано в доверительное управление. Передача судна в доверительное управление не влечет за собой переход права собственности на него к доверительному управляющему.

2. Передача судна в доверительное управление подлежит обязательной регистрации в реестре, в котором зарегистрировано судно.(В редакции федеральных законов от 20.12.2005 № 168-ФЗ ; от 23.04.2012 № 36-ФЗ )

3. Доверительным управляющим может быть компетентный в области управления судами и их эксплуатации индивидуальный предприниматель или коммерческая организация, которые удовлетворяют требованиям пункта 1 статьи 15 настоящего Кодекса, за исключением унитарного предприятия.(В редакции Федерального закона от 23.04.2012 № 36-ФЗ )

4. В договоре доверительного управления судном должны быть указаны стороны такого договора, права и обязанности доверительного управляющего, размер и форма его вознаграждения.

**Статья 15. Право плавания под Государственным флагом Российской Федерации**

1. Право плавания под Государственным флагом Российской Федерации предоставляется судам, находящимся в собственности: 1) граждан Российской Федерации; 2) юридических лиц в соответствии с законодательством Российской Федерации; 3) Российской Федерации, субъектов Российской Федерации; 4) муниципальных образований; 5) иностранных граждан, иностранных юридических лиц, юридических лиц, зарегистрированных в соответствии с Федеральным законом от 3 августа 2018 года № 290-ФЗ "О международных компаниях и международных фондах" , - в отношении судов, зарегистрированных в Российском открытом реестре судов.(Дополнение подпунктом - Федеральный закон от 03.08.2018 № 296-ФЗ )(В редакции Федерального закона от 26.11.2019 № 378-ФЗ )

2. По заявлению фрахтователя право плавания под Государственным флагом Российской Федерации может быть временно предоставлено судну, зарегистрированному в реестре судов иностранного государства и предоставленному в пользование и во владение российскому фрахтователю по договору фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартеру), в случае, если: 1) фрахтователь судна по бербоут-чартеру отвечает требованиям, предъявляемым к собственнику судна в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи; 2) собственник судна дал в письменной форме согласие на перевод судна под Государственный флаг Российской Федерации; 3) залогодержатель ипотеки судна или обременения судна того же характера, установленных и зарегистрированных в соответствии с законодательством государства, в котором зарегистрировано судно, дал в письменной форме согласие на перевод судна под Государственный флаг Российской Федерации; 4) законодательство государства, в котором зарегистрировано судно, не запрещает предоставление судну права плавания под флагом иностранного государства; 5) право плавания под флагом иностранного государства приостановлено или будет приостановлено в момент предоставления судну права плавания под Государственным флагом Российской Федерации.

3. Право плавания под Государственным флагом Российской Федерации временно предоставляется судну капитаном морского порта, регистрирующим судно в бербоут-чартерном реестре, на срок, не превышающий срока действия бербоут-чартера.(В редакции Федерального закона от 03.08.2018 № 296-ФЗ ) При временном предоставлении судну права плавания под Государственным флагом Российской Федерации капитан морского порта, в котором регистрируется судно, определяет, каким должно быть название судна.

4. Право плавания под Государственным флагом Российской Федерации предоставляется судну, зарегистрированному в Российском открытом реестре судов.(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 03.08.2018 № 296-ФЗ )(Статья в редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

**Статья 16. Возникновение права плавания под Государственным флагом Российской Федерации**

Судно приобретает право плавания под Государственным флагом Российской Федерации с даты его государственной регистрации.(Статья в редакции Федерального закона от 29.12.2017 № 460-ФЗ )

**Статья 17. Национальность судна**

1. Судно, пользующееся правом плавания под Государственным флагом Российской Федерации, имеет национальность Российской Федерации.

2. Судно, имеющее национальность Российской Федерации, обязано нести Государственный флаг Российской Федерации.

**Статья 18. Утрата судном права плавания под Государственным флагом Российской Федерации**

Судно утрачивает право плавания под Государственным флагом Российской Федерации в случае, если: оно перестает соответствовать требованиям, предусмотренным пунктом 1 статьи 15 настоящего Кодекса; истек срок, на который судну в соответствии с пунктами 2 и 3 статьи 15 настоящего Кодекса предоставлено право плавания под Государственным флагом Российской Федерации.(В редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

**Статья 19. Предоставление судна в пользование и во владение иностранному фрахтователю по бербоут-чартеру, временный перевод судна под флаг иностранного государства**

(Наименование в редакции Федерального закона от 03.07.2016 № 282-ФЗ )

1. Предоставление судна, зарегистрированного в Государственном судовом реестре, Российском международном реестре судов, Российском открытом реестре судов или реестре маломерных судов, в пользование и во владение иностранному фрахтователю по бербоут-чартеру возможно при условии, если:(В редакции Федерального закона от 03.08.2018 № 296-ФЗ ) 1) собственник судна дал в письменной форме согласие на перевод судна под флаг иностранного государства; 2) при отсутствии предварительного удовлетворения ипотеки судна, установленной и зарегистрированной в установленном порядке, залогодержатель ипотеки дал в письменной форме согласие на перевод судна под флаг иностранного государства; 3) законодательство государства фрахтователя не содержит положений, запрещающих предоставление судну, зарегистрированному в Государственном судовом реестре, Российском международном реестре судов, Российском открытом реестре судов или реестре маломерных судов, права плавания под флагом такого государства и возврат судна под Государственный флаг Российской Федерации по истечении срока предоставления судну права плавания под флагом такого государства.(В редакции Федерального закона от 03.08.2018 № 296-ФЗ )(Пункт в редакции Федерального закона от 03.07.2016 № 282-ФЗ ) 1 1 . При предоставлении судна, зарегистрированного в Государственном судовом реестре, Российском международном реестре судов, Российском открытом реестре судов или реестре маломерных судов, в пользование и во владение иностранному фрахтователю по бербоут-чартеру такое судно должно быть временно переведено под флаг иностранного государства на основании решения одного из федеральных органов исполнительной власти, указанных в пункте 2 настоящей статьи, с приостановлением права плавания под Государственным флагом Российской Федерации.(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 03.07.2016 № 282-ФЗ )(В редакции Федерального закона от 03.08.2018 № 296-ФЗ )

2. Решение о переводе судна, за исключением судна рыбопромыслового флота, под флаг иностранного государства принимается органом государственного надзора; решение о переводе судна рыбопромыслового флота - федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства с соблюдением требований, предусмотренных пунктом 1 настоящей статьи, и с учетом мнения общероссийского профессионального союза работников соответствующей отрасли деятельности.(В редакции федеральных законов от 14.06.2011 № 141-ФЗ ; от 14.10.2014 № 307-ФЗ ) Судно может быть переведено под флаг иностранного государства на срок, не превышающий двух лет, с правом последующего продления его через каждые два года, но не свыше срока действия бербоут-чартера. Для целей смены флага срок действия бербоут-чартера не может быть менее чем один год. Подтверждение прекращения действия решения о переводе судна под флаг иностранного государства принимается в том же порядке, что и само решение.

**Статья 20. Название судна**

1. Судно, подлежащее государственной регистрации, должно иметь свое название.(В редакции федеральных законов от 20.12.2005 № 168-ФЗ ; от 23.04.2012 № 36-ФЗ ) Название судну присваивается его собственником в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти в области транспорта по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства и другими заинтересованными федеральными органами исполнительной власти.

2. Название судна может быть изменено при переходе права собственности на судно или при наличии других достаточных на то оснований. Об изменении названия судна немедленно уведомляются залогодержатели зарегистрированных ипотек судна.

**Статья 21. Позывной сигнал**

1. Позывным сигналом судна является позывной сигнал судовой станции. Идентификационный номер судовой станции спутниковой связи и номер избирательного вызова судовой станции присваиваются в зависимости от технической оснащенности судна.

2. Порядок присвоения позывного сигнала судовой станции, а также номера избирательного вызова судовой станции устанавливается федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере электросвязи, порядок присвоения идентификационного номера судовой станции спутниковой связи - федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере электросвязи по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.(Статья в редакции Федерального закона от 28.06.2022 № 194-ФЗ )

**Статья 21.1. Идентификация автономного судна**

Автономному судну наряду с названием, предусмотренным статьей 20 настоящего Кодекса, присваивается уникальный идентификатор автономного судна, позволяющий определить национальную принадлежность автономного судна и его владельца. Формат уникального идентификатора автономного судна, порядок его присвоения и требования к его нанесению на корпус автономного судна устанавливаются федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.(Дополнение статьей - Федеральный закон от 10.07.2023 № 294-ФЗ )

**Статья 22. Суда, подлежащие классификации и освидетельствованию. Организации, уполномоченные на классификацию и освидетельствование судов**

1. Классификации и освидетельствованию подлежат суда, подлежащие государственной регистрации, а также суда, зарегистрированные в одном из реестров судов Российской Федерации.(В редакции федеральных законов от 23.04.2012 № 36-ФЗ ; от 29.12.2017 № 460-ФЗ )

2. Классификация и освидетельствование судов, подлежащих государственной регистрации, судов, зарегистрированных в Государственном судовом реестре или бербоут-чартерном реестре, осуществляются российскими организациями, полномочия которых определяются федеральным органом исполнительной власти в области транспорта в соответствии с международными договорами Российской Федерации (далее - российские организации, уполномоченные на классификацию и освидетельствование судов), на возмездной основе за счет заявителей по тарифам, определяемым в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.(В редакции федеральных законов от 29.12.2017 № 460-ФЗ , от 19.10.2023 № 503-ФЗ ) Классификация и освидетельствование судов, подлежащих государственной регистрации, судов, зарегистрированных в Российском международном реестре судов и Российском открытом реестре судов, по выбору судовладельца осуществляются российскими организациями, уполномоченными на классификацию и освидетельствование судов, или иностранными классификационными обществами, наделенными Правительством Российской Федерации необходимыми полномочиями в соответствии с международными договорами Российской Федерации.(В редакции Федерального закона от 03.08.2018 № 296-ФЗ ) Классификация и освидетельствование спортивных парусных судов, а также маломерных судов, используемых в целях обеспечения торгового мореплавания и судоходства, перечень категорий (типов) которых определен федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляются в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.(Дополнение абзацем - Федеральный закон от 23.04.2012 № 36-ФЗ )(В редакции Федерального закона от 24.06.2025 № 169-ФЗ ) Классификация и освидетельствование маломерных судов осуществляются в порядке, установленном Федеральным законом от 3 февраля 2025 года № 4-ФЗ "О безопасности людей на водных объектах".(Дополнение абзацем - Федеральный закон от 24.06.2025 № 169-ФЗ )

3. Российские организации, уполномоченные на классификацию и освидетельствование судов, могут создаваться в форме федеральных автономных учреждений.(Статья в редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

**Статья 23. Освидетельствование судов**

1. Суда, за исключением маломерных судов, освидетельствуются российскими организациями, уполномоченными на классификацию и освидетельствование судов, или иностранными классификационными обществами на соответствие требованиям международных договоров Российской Федерации.(В редакции федеральных законов от 23.04.2012 № 36-ФЗ , от 24.06.2025 № 169-ФЗ )

2. Соответствие судов требованиям, указанным в пункте 1 настоящей статьи, подтверждается документами, выданными российскими организациями, уполномоченными на классификацию и освидетельствование судов, или иностранными классификационными обществами.(Статья в редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

**Статья 24. Классификация судов**

1. Российские организации, уполномоченные на классификацию и освидетельствование судов, или иностранные классификационные общества в соответствии с их полномочиями присваивают класс судам, указанным в пункте 1 статьи 23 настоящего Кодекса.(В редакции Федерального закона от 23.04.2012 № 36-ФЗ )

2. Российские организации, уполномоченные на классификацию и освидетельствование судов, издают (в том числе в отношении автономных судов и судов, осуществляющих перевозки специального персонала) правила классификации и постройки судов, технического наблюдения за постройкой судов, правила технического наблюдения за изготовлением материалов и изделий для судов и выдают классификационные свидетельства, подтверждающие соответствие судов этим правилам.(В редакции Федерального закона от 10.07.2023 № 294-ФЗ ) Российские организации, уполномоченные на классификацию и освидетельствование судов, при невыполнении этих правил не выдают классификационные свидетельства, приостанавливают или прекращают действие ранее выданных ими классификационных свидетельств. Российские организации, уполномоченные на классификацию и освидетельствование судов, издают требования к техническим средствам по управлению автономными судами и выдают подтверждения соответствия технических средств по управлению автономными судами указанным требованиям.(Дополнение абзацем - Федеральный закон от 10.07.2023 № 294-ФЗ ) Российские организации, уполномоченные на классификацию и освидетельствование судов, выдают свидетельство для перевозки специального персонала, подтверждающее соответствие судна правилам в отношении судов, осуществляющих перевозки специального персонала.(Дополнение абзацем - Федеральный закон от 10.07.2023 № 294-ФЗ )(Статья в редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

**Статья 25. Судовые документы**

1. Подлежащие государственной регистрации суда, за исключением судов, указанных в пункте 1 статьи 27 настоящего Кодекса, должны иметь следующие судовые документы:(В редакции Федерального закона от 23.04.2012 № 36-ФЗ ) 1) свидетельство (временное свидетельство) о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации;(В редакции Федерального закона от 23.04.2012 № 36-ФЗ ) 2) (Подпункт утратил силу - Федеральный закон от 26.05.2021 № 142-ФЗ ) 3) пассажирское свидетельство (для пассажирского судна); 4) мерительное свидетельство; 5) свидетельство о грузовой марке; 6) свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью; 7) разрешение на судовую радиостанцию и радиожурнал (если судно имеет судовую радиостанцию); 8) судовая роль; 9) судовой журнал; 10) машинный журнал (для судов с механическим двигателем); 11) санитарный журнал; 12) судовое санитарное свидетельство о праве плавания; 13) иные судовые документы, предусмотренные международными договорами Российской Федерации, законами и иными правовыми актами Российской Федерации.

2. Судно, используемое для санитарного, карантинного и другого контроля, может не иметь свидетельство о грузовой марке и мерительное свидетельство. Вместимость такого судна может быть определена упрощенным способом с выдачей соответствующего удостоверения. Абзац.(Утратил силу - Федеральный закон от 23.04.2012 № 36-ФЗ )(Статья в редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

**Статья 26.**

(Статья утратила силу - Федеральный закон от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

**Статья 27. Судовые документы для некоторых категорий судов**

1. Подлежащие государственной регистрации спортивные парусные суда, прогулочные суда и маломерные суда , используемые в целях обеспечения торгового мореплавания и судоходства,

перечень категорий (типов) которых определен федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, должны иметь следующие судовые документы:(В редакции федеральных законов от 23.04.2012 № 36-ФЗ , от 24.06.2025 № 169-ФЗ ) 1) судовой билет; 2) судовая роль.

2. Судовой билет, который должно иметь судно, указанное в пункте 1 настоящей статьи, удостоверяет право плавания под Государственным флагом Российской Федерации, принадлежность судна на праве собственности определенному субъекту, вместимость судна, годность судна к плаванию.

3. Судовой билет маломерного полностью автономного судна может не находиться на борту судна и в случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации, предъявляется судовладельцем в электронном виде.(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 10.07.2023 № 294-ФЗ )

4. Маломерное полностью автономное судно не должно иметь судовую роль, предусмотренную подпунктом 2 пункта 1 настоящей статьи.(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 10.07.2023 № 294-ФЗ )

5. Предусмотренные пунктом 1 статьи 25 настоящего Кодекса судовой журнал, машинный журнал, радиожурнал и санитарный журнал полностью автономного судна ведутся владельцем полностью автономного судна в электронном виде в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 10.07.2023 № 294-ФЗ )

6. Предусмотренные настоящим Кодексом судовые документы могут не находиться на борту полностью автономного судна и предъявляются судовладельцем в электронном виде при осуществлении государственного портового контроля, предусмотренного статьей 79 настоящего Кодекса, а также в иных случаях, предусмотренных настоящим Кодексом, другими федеральными законами, иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, международными договорами Российской Федерации.(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 10.07.2023 № 294-ФЗ )(Статья в редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

**Статья 28.**

(Статья утратила силу - Федеральный закон от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

**Статья 29. Выдача судовых документов**

(Наименование в редакции Федерального закона от 29.12.2017 № 460-ФЗ )

1. Свидетельство о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации, судовой билет выдаются на имя судовладельца органом, осуществляющим государственную регистрацию судна.(В редакции федеральных законов от 23.04.2012 № 36-ФЗ , от 26.05.2021 № 142-ФЗ )

2. Разрешение на судовую радиостанцию выдается в отношении судна, подлежащего государственной регистрации в соответствии с настоящим Кодексом, федеральным органом исполнительной власти , осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере электросвязи, в течение трех дней с даты получения сведений об уплате государственной пошлины за выдачу разрешения на судовую радиостанцию.(В редакции федеральных законов от 29.12.2017 № 460-ФЗ , от 28.06.2022 № 194-ФЗ )

3. Судовое санитарное свидетельство о праве плавания выдается органами санитарно-эпидемиологического надзора на водном транспорте Российской Федерации.

4. За выдачу документов, указанных в пунктах 1, 2 и 3 настоящей статьи, уплачивается государственная пошлина в размерах и в порядке, которые установлены законодательством Российской Федерации о налогах и сборах.

5. Федеральный орган исполнительной власти в области транспорта устанавливает перечень судовых документов, выдача которых осуществляется в форме электронных документов, порядок их выдачи (за исключением разрешения на судовую радиостанцию), подписания электронной подписью и подтверждения действительности. Порядок выдачи разрешений на судовую радиостанцию, а также порядок их подписания электронной подписью и подтверждения действительности устанавливается федеральным органом исполнительной власти в области связи по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 29.12.2017 № 460-ФЗ )(Статья в редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

**Статья 30. Признание судовых документов судна, плавающего под флагом иностранного государства**

Признание судовых документов судна, плавающего под флагом иностранного государства и посещающего морские порты Российской Федерации, осуществляется на основании международных договоров Российской Федерации.

**Статья 31.**

(Статья утратила силу - Федеральный закон от 29.12.2017 № 460-ФЗ )

**Статья 32. Правила ведения судовых документов. Хранение судового журнала**

1. Судовые документы, указанные в подпунктах 8 - 11 пункта 1 статьи 25 настоящего Кодекса, ведутся на бумажных и (или) электронных носителях в соответствии с правилами, установленными федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.(В редакции Федерального закона от 29.12.2017 № 460-ФЗ )

2. Судовой журнал хранится на судне в течение двух лет со дня внесения в него последней записи. По истечении указанного срока судовой журнал сдается на хранение в орган, в котором зарегистрировано судно. Данный орган обеспечивает хранение судового журнала не менее чем десять лет в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

3. Судовой журнал предоставляется для ознакомления и копирования лицам, имеющим право на получение соответствующей информации.(В редакции Федерального закона от 29.12.2017 № 460-ФЗ ) В случае продажи судна за пределы Российской Федерации судовой журнал предоставляется для ознакомления и копирования лицам, имеющим право на получение соответствующей информации за период, предшествующий продаже судна.(В редакции Федерального закона от 29.12.2017 № 460-ФЗ )(Статья в редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

## Глава III. РЕГИСТРАЦИЯ СУДОВ, ПРАВ НА НИХ И СДЕЛОК С НИМИ

**Статья 33. Реестры судов Российской Федерации**

1. Судно подлежит государственной регистрации в одном из реестров судов Российской Федерации (далее - реестры судов): 1) Государственном судовом реестре; 2) реестре маломерных судов; 3) бербоут-чартерном реестре; 4) Российском международном реестре судов; 5) Российском открытом реестре судов; 6) реестре строящихся судов.(Пункт в редакции Федерального закона от 03.08.2018 № 296-ФЗ ) 1 1 . Не подлежат государственной регистрации шлюпки и иные плавучие средства, которые являются принадлежностями судна, а также спортивные парусные суда, длина которых не должна превышать 9 метров, которые не имеют двигателей и на которых не оборудованы места для отдыха, беспалубные несамоходные суда, длина которых не должна превышать 12 метров.(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 23.04.2012 № 36-ФЗ )(В редакции федеральных законов от 03.07.2016 № 282-ФЗ , от 24.06.2025 № 169-ФЗ )

2. Право собственности и иные вещные права на судно, ограничения (обременения) этих прав (ипотека, доверительное управление и другие), их возникновение, переход и прекращение, подлежат регистрации в Государственном судовом реестре или реестре маломерных судов.(В редакции Федерального закона от 23.04.2012 № 36-ФЗ ) Право собственности и иные вещные права на зарегистрированное в Российском международном реестре судов или Российском открытом реестре судов судно (за исключением этих прав на судно, зафрахтованное по бербоут-чартеру), ограничения (обременения) этих прав (ипотека, доверительное управление и другие), их возникновение, переход и прекращение подлежат регистрации в Российском международном реестре судов (в случае регистрации судна в Российском международном реестре судов) или Российском открытом реестре судов (в случае регистрации судна в Российском открытом реестре судов).(В редакции Федерального закона от 03.08.2018 № 296-ФЗ ) Государственная регистрация в Российском международном реестре судов или Российском открытом реестре судов судна, в отношении права собственности и иных вещных прав на которое установлены ограничения (обременения), и исключение из указанных реестров такого судна осуществляются с согласия в письменной форме лица, в пользу которого установлено соответствующее ограничение (обременение).(В редакции Федерального закона от 03.08.2018 № 296-ФЗ )(Пункт в редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

3. Регистрация в Государственном судовом реестре, Российском международном реестре судов, Российском открытом реестре судов или реестре маломерных судов права собственности и иных

вещных прав на судно, ограничений (обременений) этих прав, их возникновения, перехода и прекращения является единственным доказательством существования зарегистрированных прав, ограничений (обременений) этих прав и сделок, которые могут быть оспорены только в судебном порядке.(В редакции Федерального закона от 03.08.2018 № 296-ФЗ )

4. Реестры судов, предусмотренные пунктом 1 настоящей статьи, ведутся в соответствии с правилами, установленными настоящей главой. Правила государственной регистрации судов, прав на них и сделок с ними в морских портах и централизованного учета зарегистрированных судов утверждаются федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.(В редакции федеральных законов от 08.11.2007 № 261-ФЗ ; от 14.06.2011 № 141-ФЗ ; от 23.04.2012 № 36-ФЗ )

5. В Государственном судовом реестре регистрируются суда, за исключением маломерных судов. Маломерные суда регистрируются в реестре маломерных судов. Маломерные суда, используемые в целях, указанных в пункте 7 настоящей статьи, могут регистрироваться в Российском международном реестре судов.(Пункт в редакции Федерального закона от 24.06.2025 № 169-ФЗ )

6. В бербоут-чартерном реестре регистрируются суда, которым в соответствии с пунктами 2 и 3 статьи 15 настоящего Кодекса временно предоставлено право плавания под Государственным флагом Российской Федерации.

7. В Российском международном реестре судов могут регистрироваться: 1) суда, используемые для международных перевозок грузов, пассажиров и их багажа, буксировки. Не подлежат государственной регистрации в Российском международном реестре судов суда, если они зарегистрированы в реестрах судов иностранных государств и их возраст на дату подачи заявления о государственной регистрации в Российском международном реестре судов превышает пятнадцать лет;(В редакции Федерального закона от 23.04.2012 № 36-ФЗ ) 2) суда, используемые для перевозок и буксировки в каботаже, при условии, что возраст этих судов на дату подачи заявления о государственной регистрации не превышает пятнадцать лет;(В редакции Федерального закона от 23.04.2012 № 36-ФЗ ) 3) суда, используемые для разведки и разработки минеральных и других неживых ресурсов морского дна и его недр, гидротехнических и подводно-технических работ, а также для обеспечения указанных работ и видов деятельности; 4) самоходные суда с главными двигателями мощностью не менее 55 киловатт, несамоходные суда вместимостью не менее чем 80, построенные российскими судостроительными организациями после 1 января 2010 года и используемые для целей, предусмотренных статьей 2 настоящего Кодекса; 5) суда, используемые для целей, предусмотренных статьей 2 настоящего Кодекса (за исключением судов рыбопромыслового флота), и принадлежащие на праве собственности гражданам Российской Федерации или российским юридическим лицам, при государственной регистрации таких судов в морских портах Российской Федерации, включенных в перечень морских портов, утвержденный Правительством Российской Федерации;(Дополнение подпунктом - Федеральный закон от 29.11.2014 № 378-ФЗ ) 6) суда, которые используются для целей, предусмотренных статьей 2 настоящего Кодекса (за исключением судов рыбопромыслового флота), возраст которых на дату подачи заявления о государственной регистрации не превышает двадцать пять лет, которые зарегистрированы в реестрах судов иностранных государств и зафрахтованы по договорам фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартеру) юридическими лицами, зарегистрированными в свободных экономических зонах, созданных в соответствии с законодательством Российской Федерации, при государственной регистрации таких судов в морских портах Российской Федерации, включенных в перечень морских портов, утвержденный Правительством Российской Федерации;(Дополнение подпунктом - Федеральный закон от 29.11.2014 № 378-ФЗ ) 7) суда, используемые на морской линии, и суда, используемые для буксировки в каботаже (при условии, что продолжительность рейса между заходами в морские порты составляет не более двадцати четырех часов), принадлежащие на праве собственности гражданам Российской Федерации, юридическим лицам, зарегистрированным в соответствии с законодательством Российской Федерации, Российской Федерации, субъектам Российской Федерации или зафрахтованные ими по договорам фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартеру);(Дополнение подпунктом - Федеральный закон от 29.11.2014 № 378-ФЗ )(В редакции Федерального закона от 03.07.2016 № 282-ФЗ ) 8) суда, используемые для хранения и перевалки нефти, нефтепродуктов и сжиженного природного газа в морских портах Российской Федерации, при условии, что возраст этих судов на дату подачи заявления о государственной регистрации не превышает двадцать лет;(Дополнение подпунктом - Федеральный закон от 13.07.2015 № 213-ФЗ )(В редакции Федерального закона от 11.06.2021 № 181-ФЗ ) 9) автономные суда, которые используются для целей, предусмотренных статьей 2 настоящего Кодекса (за исключением перевозок пассажиров полностью автономными судами).(Дополнение подпунктом -

Федеральный закон от 10.07.2023 № 294-ФЗ )(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 20.12.2005 № 168-ФЗ )(В редакции Федерального закона от 07.11.2011 № 305-ФЗ )

8. К использованию судов, перечисленных в пункте 7 настоящей статьи, для осуществления указанных в нем работ, услуг и видов деятельности относится также сдача этих судов в аренду. (Дополнение пунктом - Федеральный закон от 07.11.2011 № 305-ФЗ )

9. В Российском открытом реестре судов регистрируются: 1) суда при условии эксплуатации таких судов в целях осуществления видов деятельности, не предусмотренных статьей 4 настоящего Кодекса, лицом, зарегистрированным в качестве участника специального административного района в соответствии с Федеральным законом "О специальных административных районах на территориях Калининградской области и Приморского края" ;(В редакции Федерального закона от 24.06.2025 № 169-ФЗ ) 2) спортивные парусные и прогулочные суда.(В редакции Федерального закона от 24.06.2025 № 169-ФЗ ) (Дополнение пунктом - Федеральный закон от 03.08.2018 № 296-ФЗ )

10. Суда, принадлежащие на праве собственности иностранным гражданам, иностранным юридическим лицам, подлежат регистрации в Российском открытом реестре судов при условии, что фрахтователем судна по бербоут-чартеру является юридическое лицо, зарегистрированное в соответствии с Федеральным законом от 3 августа 2018 года № 290-ФЗ "О международных компаниях и международных фондах" .(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 03.08.2018 № 296-ФЗ )(В редакции Федерального закона от 26.11.2019 № 378-ФЗ )

11. Государственная регистрация судов в Российском открытом реестре судов производится в морском порту Калининград либо морском порту Владивосток. При этом предъявление судна капитану морского порта и ввоз судна на территорию Российской Федерации не требуются. (Дополнение пунктом - Федеральный закон от 03.08.2018 № 296-ФЗ )

**Статья 34. Суда, используемые только для правительственной некоммерческой службы**

1. Государственная регистрация судов, находящихся в собственности Российской Федерации, собственности субъектов Российской Федерации или эксплуатируемых ими и используемых только для правительственной некоммерческой службы, за исключением военных кораблей, военно-вспомогательных судов, пограничных кораблей, а также судов, используемых в целях транспортного обслуживания и (или) обеспечения безопасности объектов государственной охраны, осуществляется в Государственном судовом реестре или реестре маломерных судов в соответствии с правилами, установленными настоящей главой.(В редакции федеральных законов от 23.04.2012 № 36-ФЗ ; от 01.07.2017 № 148-ФЗ )

2. Суда, государственная регистрация которых осуществляется в ином порядке, чем в том, который предусмотрен пунктом 1 настоящей статьи, могут быть перерегистрированы в соответствии с правилами, установленными настоящей главой, в случае использования таких судов в коммерческих целях.(В редакции Федерального закона от 23.04.2012 № 36-ФЗ )

**Статья 35. Органы, осуществляющие государственную регистрацию судов**

1. Государственная регистрация судов в Государственном судовом реестре, Российском международном реестре судов, Российском открытом реестре судов, бербоут-чартерном реестре, а также государственная регистрация строящихся судов в реестре строящихся судов осуществляется капитаном морского порта. Перечень морских портов, капитаны которых осуществляют государственную регистрацию судов или строящихся судов в указанных реестрах судов (за исключением Российского открытого реестра судов), утверждается федеральным органом исполнительной власти в области транспорта .(В редакции федеральных законов от 03.08.2018 № 296-ФЗ , от 19.10.2023 № 503-ФЗ )

2. Государственная регистрация маломерных судов осуществляется в порядке, установленном Федеральным законом от 3 февраля 2025 года № 4-ФЗ "О безопасности людей на водных объектах".(В редакции Федерального закона от 24.06.2025 № 169-ФЗ ) 3.(Пункт утратил силу - Федеральный закон от 29.12.2017 № 460-ФЗ )(Статья в редакции Федерального закона от 23.04.2012 № 36-ФЗ )

**Статья 36. Государственная пошлина**

За государственную регистрацию судов в Государственном судовом реестре, Российском международном реестре судов, Российском открытом реестре судов, реестре маломерных судов или бербоут-чартерном реестре и за любые вносимые в них изменения, а также за ежегодное подтверждение регистрации судна в Российском международном реестре судов или Российском

открытом реестре судов уплачивается государственная пошлина в размерах и в порядке, которые установлены законодательством Российской Федерации о налогах и сборах.(Статья в редакции Федерального закона от 03.08.2018 № 296-ФЗ )

**Статья 37. Условия государственной регистрации судов**

(Наименование в редакции Федерального закона от 23.04.2012 № 36-ФЗ )

1. Судно может быть зарегистрировано только в одном из реестров судов. 1 1 . Судно может быть зарегистрировано в одном из реестров судов при условии проведения классификации и освидетельствования такого судна.(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 29.12.2017 № 460-ФЗ )

2. Судно, зарегистрированное в реестре судов иностранного государства, может быть зарегистрировано в Государственном судовом реестре, Российском международном реестре судов, Российском открытом реестре судов или реестре маломерных судов после исключения из реестра судов иностранного государства и представления свидетельства, удостоверяющего, что судно исключено из такого реестра.(В редакции Федерального закона от 03.08.2018 № 296-ФЗ ) Государственная регистрация судна, зарегистрированного в Государственном судовом реестре, Российском международном реестре судов, Российском открытом реестре судов или реестре маломерных судов, в реестре судов иностранного государства не признается, если судно не исключено в установленном порядке из Государственного судового реестра, Российского международного реестра судов, Российского открытого реестра судов или реестра маломерных судов.(В редакции Федерального закона от 03.08.2018 № 296-ФЗ ) В случае, если по истечении тридцати календарных дней не получен ответ от национальной морской администрации государства предыдущей регистрации на обращение собственника судна, он вправе обратиться в орган государственной регистрации судна с заявлением о государственной регистрации такого судна в одном из реестров судов. В этом случае к заявлению о государственной регистрации такого судна прилагается документ, подтверждающий факт обращения собственника такого судна в национальную морскую администрацию государства предыдущей регистрации с просьбой об исключении такого судна из реестра судов иностранного государства. По результатам государственной регистрации такого судна орган государственной регистрации направляет уведомление о зарегистрированном судне в национальную морскую администрацию государства предыдущей регистрации.(Дополнение абзацем - Федеральный закон от 29.11.2014 № 378-ФЗ )

3. Судно может быть зарегистрировано в Российском международном реестре судов или Российском открытом реестре судов на определенный срок с правом последующего продления этого срока или без установления срока регистрации судна. Государственная регистрация судна в Российском международном реестре судов или Российском открытом реестре судов подлежит ежегодному подтверждению. Порядок ежегодного подтверждения государственной регистрации судна в Российском международном реестре судов или Российском открытом реестре судов устанавливается правилами государственной регистрации судов, прав на них и сделок с ними в морских портах и централизованного учета зарегистрированных судов. Срок государственной регистрации в Российском международном реестре судов или Российском открытом реестре судов судна, предоставленного фрахтователю по договору фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартеру), не может превышать срок действия указанного договора или срок, на который приостановлено право плавания данного судна под флагом иностранного государства. При этом учитывается наименее продолжительный из указанных сроков.(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 20.12.2005 № 168-ФЗ )(В редакции Федерального закона от 03.08.2018 № 296-ФЗ )

**Статья 38. Государственная регистрация судна, зафрахтованного по договору фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартеру)**

(Наименование в редакции Федерального закона от 23.04.2012 № 36-ФЗ )

1. Государственная регистрация в бербоут-чартерном реестре, Российском международном реестре судов или Российском открытом реестре судов судна, зарегистрированного в реестре судов иностранного государства, осуществляется на основании заявления фрахтователя судна по бербоут-чартеру с приложением следующих необходимых для регистрации документов:(В редакции Федерального закона от 03.08.2018 № 296-ФЗ ) 1) выписка из реестра судов иностранного государства, в котором судно зарегистрировано непосредственно до смены флага, с указанием собственника судна и залогодержателя зарегистрированной ипотеки судна или зарегистрированного обременения судна того же характера, если ипотека или обременение установлены; 2) согласие в письменной форме собственника судна и залогодержателя зарегистрированной ипотеки судна или зарегистрированного обременения судна того же характера на перевод судна под Государственный флаг Российской

Федерации; 3) документ, выданный компетентными властями иностранного государства, в котором судно зарегистрировано непосредственно до смены флага, и подтверждающий, что право плавания под флагом такого государства приостановлено на срок предоставления судну права плавания под Государственным флагом Российской Федерации; 4) оригинал и копия бербоут-чартера; 5) мерительное свидетельство; 6) пассажирское свидетельство (для пассажирского судна); 7) сведения об идентификационном номере судна, присвоенном Международной морской организацией; 8) документ, подтверждающий, что фрахтователь судна по бербоут-чартеру отвечает требованиям, предъявляемым к собственнику судна в соответствии с пунктом 1 статьи 15 настоящего Кодекса.

2. При государственной регистрации судна в бербоут-чартерном реестре, Российском международном реестре судов или Российском открытом реестре судов выдается свидетельство о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации на срок, не превышающий срока действия бербоут-чартера.(В редакции Федерального закона от 03.08.2018 № 296-ФЗ )(Статья в редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

**Статья 39. Сведения, подлежащие внесению в Государственный судовой реестр**

(Наименование в редакции федеральных законов от 23.04.2012 № 36-ФЗ , от 24.06.2025 № 169-ФЗ )

1. Государственная регистрация судов осуществляется в Государственном судовом реестре на имя собственника (собственников).(В редакции федеральных законов от 23.04.2012 № 36-ФЗ , от 24.06.2025 № 169-ФЗ )

2. В Государственный судовой реестр вносятся следующие основные сведения:(В редакции федеральных законов от 23.04.2012 № 36-ФЗ , от 24.06.2025 № 169-ФЗ ) порядковый регистрационный номер судна и дата его государственной регистрации;(В редакции Федерального закона от 23.04.2012 № 36-ФЗ ) название судна (настоящее и прежнее), порт (место) предыдущей государственной регистрации судна и дата аннулирования ее (если таковые имеются);(В редакции Федерального закона от 23.04.2012 № 36-ФЗ ) наименование порта (места) регистрации судна и присвоенный Международной морской организацией идентификационный номер судна; позывной сигнал судна; наименование судостроительной верфи, место и год постройки судна; тип и назначение судна, район его плавания; основные технические характеристики судна, в том числе вместимость (валовая и чистая), полная грузоподъемность и главные размерения судна; имя, гражданство и адрес собственника (собственников); доля каждого из сособственников в общей долевой собственности, если имеется несколько собственников; основания возникновения права собственности на судно или часть судна (договор купли-продажи, договор на постройку судна и другие); имя и адрес судовладельца, если он не является собственником судна; имя и адрес доверительного управляющего при передаче судна в управление ему; данные о зарегистрированной ипотеке судна, если она установлена в соответствии со статьями 376 и 377 настоящего Кодекса; основание и дата исключения судна из Государственного реестра судов.(В редакции федеральных законов от 23.04.2012 № 36-ФЗ , от 24.06.2025 № 169-ФЗ )

3. При временном переводе судна под флаг иностранного государства в Государственный судовой реестр вносятся также следующие основные сведения:(В редакции федеральных законов от 23.04.2012 № 36-ФЗ , от 24.06.2025 № 169-ФЗ ) указание о федеральном органе исполнительной власти, принявшем решение о переводе судна под флаг иностранного государства, и дата принятия такого решения; срок, на который допускается перевод судна под флаг иностранного государства; название государства, под флагом которого судну разрешено плавать; имя и адрес фрахтователя судна по бербоут-чартеру; дата приостановления права плавания под Государственным флагом Российской Федерации.

**Статья 40. Сведения, подлежащие внесению в бербоут-чартерный реестр, Российский международный реестр судов и Российский открытый реестр судов**

(Наименование в редакции Федерального закона от 03.08.2018 № 296-ФЗ )

1. Государственная регистрация судов осуществляется в бербоут-чартерном реестре на имя фрахтователя судна по бербоут-чартеру.(В редакции Федерального закона от 23.04.2012 № 36-ФЗ )

2. В бербоут-чартерный реестр вносятся следующие основные сведения: название судна; имя и адрес собственника судна; имя и адрес фрахтователя судна по бербоут-чартеру; дата заключения бербоут-чартера и срок его действия; дата окончания срока, на который судну предоставлено право плавания под Государственным флагом Российской Федерации; сведения о реестре судов иностранного государства, в котором зарегистрировано судно непосредственно до смены флага, с указанием на то, что законодательство государства, в котором ведется такой реестр, применяется в отношении права собственности на судно, а также ипотеки судна или обременения судна того же характера,

зарегистрированных в таком реестре. По просьбе залогодержателя ипотеки судна или обременения судна того же характера в бербоут-чартерный реестр могут быть внесены имя залогодержателя и другие данные, касающиеся ипотеки судна или обременения судна того же характера, зарегистрированных в реестре судов иностранного государства до смены флага судна.

3. Государственная регистрация судна в Российском международном реестре судов или Российском открытом реестре судов осуществляется на имя собственника судна или на имя фрахтователя судна по бербоут-чартеру.(В редакции Федерального закона от 03.08.2018 № 296-ФЗ )

4. При государственной регистрации судна на имя собственника судна в Российский международный реестр судов или Российский открытый реестр судов вносятся сведения, указанные в пунктах 2 и 3 статьи 39 настоящего Кодекса. При государственной регистрации судна на имя фрахтователя судна по бербоут-чартеру в Российский международный реестр судов или Российский открытый реестр судов вносятся сведения, указанные в пункте 2 настоящей статьи.(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 20.12.2005 № 168-ФЗ )(В редакции Федерального закона от 03.08.2018 № 296-ФЗ )

**Статья 41. Обязанность информировать об изменении сведений, вносимых в реестры судов**

О любом изменении сведений, подлежащих внесению в Государственный судовой реестр, Российский международный реестр судов, Российский открытый реестр судов, реестр маломерных судов или бербоут-чартерный реестр, собственник судна или фрахтователь судна по бербоут-чартеру обязан сообщить в орган, в котором зарегистрировано судно, в течение двух недель со дня, когда им стало известно о таком изменении.(Статья в редакции Федерального закона от 03.08.2018 № 296-ФЗ )

**Статья 42. Первоначальная государственная регистрация судна**

(Наименование в редакции Федерального закона от 23.04.2012 № 36-ФЗ )

1. Первоначальная государственная регистрация судна осуществляется в отношении судов: 1) право собственности на которые было зарегистрировано в реестре строящихся судов; 2) приобретенных за пределами Российской Федерации.(Пункт в редакции Федерального закона от 29.12.2017 № 460-ФЗ )

2. Первоначальная государственная регистрация судна осуществляется органом государственной регистрации судна на срок не более чем три месяца с выдачей временного свидетельства о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации. Свидетельство о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации выдается органом государственной регистрации судна взамен временного свидетельства о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации не позднее чем в течение трех месяцев с момента первоначальной государственной регистрации судна при условии соответствия судна требованиям государственной регистрации. (Дополнение пунктом - Федеральный закон от 23.04.2012 № 36-ФЗ )(Статья в редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

**Статья 43. Изменение порта (места) государственной регистрации судна**

1. Порт (место) государственной регистрации судна изменяется по заявлению судовладельца. При изменении порта (места) государственной регистрации судна все сведения, содержащиеся в реестре судов, ведущемся в прежнем порту (месте) государственной регистрации судна, вносятся в реестр судов, ведущийся в новом порту (месте) государственной регистрации судна, на основании документов, переданных капитаном прежнего порта (места) государственной регистрации судна.

2. Государственная регистрация судна в реестре судов, ведущемся в новом порту (месте) государственной регистрации судна, удостоверяется вновь выданным свидетельством о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации или судовым билетом.(Статья в редакции Федерального закона от 23.04.2012 № 36-ФЗ )

**Статья 44. Повторная государственная регистрация судна**

В случае, если в результате происшествия или по любой другой причине судно перестает соответствовать сведениям, ранее внесенным в реестр судов, судно исключается из реестра судов в порядке, установленном пунктом 4 статьи 33 настоящего Кодекса, и после освидетельствования судна может быть осуществлена его повторная государственная регистрация в порядке, установленном в соответствии с настоящим Кодексом.(Статья в редакции Федерального закона от 23.04.2012 № 36-ФЗ )

**Статья 45. Утрата судовых документов, подтверждающих государственную регистрацию судна**

В случае утраты свидетельства о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации или судового билета дубликаты таких судовых документов выдаются органом, которым зарегистрировано судно.(Статья в редакции Федерального закона от 29.12.2017 № 460-ФЗ )

**Статья 46. Отказ в государственной регистрации судна, прав на него и сделок с ним**

(Наименование в редакции федеральных законов от 14.06.2011 № 141-ФЗ ; от 23.04.2012 № 36-ФЗ )

1. В государственной регистрации судна, прав на него и сделок с ним может быть отказано в случае, если:(В редакции федеральных законов от 14.06.2011 № 141-ФЗ ; от 23.04.2012 № 36-ФЗ ) с заявлением о государственной регистрации обратилось ненадлежащее лицо;(В редакции Федерального закона от 23.04.2012 № 36-ФЗ ) не соблюдены требования, предусмотренные пунктом 1 1 статьи 37 настоящего Кодекса;(Дополнение абзацем - Федеральный закон от 29.12.2017 № 460-ФЗ ) не соблюдены требования, предусмотренные абзацем первым пункта 2 статьи 37 настоящего Кодекса, об исключении судна из прежнего реестра судов; документы, представленные на государственную регистрацию, не соответствуют требованиям, предусмотренным законодательством Российской Федерации;(В редакции федеральных законов от 14.06.2011 № 141-ФЗ ; от 23.04.2012 № 36-ФЗ ) лицо, выдавшее правоустанавливающий документ о судне, не уполномочено распоряжаться правами на судно; правоустанавливающий документ о судне свидетельствует об отсутствии у заявителя прав на судно; права на судно и сделки с судном, о государственной регистрации которых просит заявитель, не являются правами и сделками, подлежащими государственной регистрации в соответствии с настоящим Кодексом;(В редакции федеральных законов от 14.06.2011 № 141-ФЗ ; от 23.04.2012 № 36-ФЗ ) имеются противоречия между заявленными правами и уже зарегистрированными правами. (Дополнение абзацем - Федеральный закон от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

2. Отказ в государственной регистрации судна, прав на него и сделок с ним может быть обжалован заинтересованным лицом в суд или арбитражный суд.(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 14.06.2011 № 141-ФЗ )(В редакции Федерального закона от 23.04.2012 № 36-ФЗ )

**Статья 47. Исключение судна из Государственного судового реестра, Российского международного реестра судов или Российского открытого реестра судов**

(Наименование в редакции федеральных законов от 03.08.2018 № 296-ФЗ , от 24.06.2025 № 169-ФЗ )

1. Из Государственного судового реестра, Российского международного реестра судов или Российского открытого реестра судов подлежит обязательному исключению судно:(В редакции федеральных законов от 03.08.2018 № 296-ФЗ , от 24.06.2025 № 169-ФЗ ) погибшее или пропавшее без вести; конструктивно погибшее; утратившее качества судна в результате перестройки или любых других изменений; переставшее соответствовать требованиям, предусмотренным пунктом 1 статьи 15 настоящего Кодекса (за исключением судна, зарегистрированного в Российском международном реестре судов на имя фрахтователя судна по бербоут-чартеру);(В редакции Федерального закона от 20.12.2005 № 168-ФЗ ) являющееся затонувшим имуществом, в случаях, предусмотренных настоящим Кодексом, иными законами.(Дополнение абзацем - Федеральный закон от 30.12.2021 № 470-ФЗ )

2. Судно, зарегистрированное в Российском международном реестре судов или Российском открытом реестре судов, подлежит обязательному исключению из этого реестра также по следующим основаниям: заявление судовладельца; истечение установленного пунктом 3 статьи 37 настоящего Кодекса срока государственной регистрации судна; просрочка судовладельцем уплаты государственной пошлины за ежегодное подтверждение государственной регистрации судна в Российском международном реестре судов или Российском открытом реестре судов. Судно, зарегистрированное в Российском открытом реестре судов, также подлежит обязательному исключению из этого реестра в случае его использования для осуществления деятельности, предусмотренной статьей 4 настоящего Кодекса.(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 20.12.2005 № 168-ФЗ )(В редакции Федерального закона от 03.08.2018 № 296-ФЗ )

**Статья 48. Судно, пропавшее без вести**

Судно считается пропавшим без вести, если от судна не поступило никакого известия в течение срока, превышающего в два раза срок, необходимый в нормальных условиях для перехода от места, откуда поступило последнее известие о судне, до порта назначения. Срок, необходимый для признания судна пропавшим без вести, не может быть менее чем один месяц и более чем три месяца

со дня последнего известия о судне, в условиях военных действий не может быть менее чем шесть месяцев.

**Статья 49. Судно, конструктивно погибшее**

Поврежденное судно считается конструктивно погибшим, если: судно не может быть восстановлено ни в том месте, в котором судно находится, ни в любом другом месте, в которое судно может быть доставлено; ремонт судна экономически нецелесообразен.

**Статья 50. Предоставление информации из реестров судов**

1. Заинтересованные лица имеют право на получение надлежаще оформленной выписки из реестров судов за плату по тарифу, определяемому в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

2. Информация, содержащая сведения о правах физических и (или) юридических лиц и индивидуальных предпринимателей в отношении судов, включается в выписку из реестров судов при наличии согласия этих физических и (или) юридических лиц и индивидуальных предпринимателей. Порядок оформления выписки из реестров судов и порядок получения согласия, предусмотренного в настоящем пункте, определяются правилами, предусмотренными абзацем вторым пункта 4 статьи 33 настоящего Кодекса.

3. Органы государственной власти Российской Федерации, а также иные лица в случаях, установленных законом, имеют право на получение информации из реестров судов без оплаты и ограничений, предусмотренных настоящей статьей.(Статья в редакции Федерального закона от 26.05.2021 № 142-ФЗ )

**Статья 51. Ответственность за нарушение правил государственной регистрации судов**

(Наименование в редакции Федерального закона от 23.04.2012 № 36-ФЗ ) Лицо, уклоняющееся от обязательной государственной регистрации судна, зарегистрировавшее его в одном из реестров судов с нарушением установленного порядка или нарушившее обязанность информировать об изменении сведений, вносимых в реестры судов, несет административную ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.(В редакции Федерального закона от 23.04.2012 № 36-ФЗ )

## Глава IV. ЭКИПАЖ СУДНА. ВНЕШНИЙ ЭКИПАЖ АВТОНОМНОГО СУДНА. КАПИТАН СУДНА. СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПЕРСОНАЛ

**Статья 52. Состав экипажа судна**

1. В состав экипажа судна входят капитан судна, другие лица командного состава судна и судовая команда. Полуавтономное судно имеет экипаж полуавтономного судна и внешний экипаж полуавтономного судна. Полностью автономное судно имеет только внешний экипаж автономного судна. В состав внешнего экипажа автономного судна входят внешний капитан автономного судна и специалисты по управлению автономными судами, удовлетворяющие требованиям настоящего Кодекса.(Пункт в редакции Федерального закона от 10.07.2023 № 294-ФЗ )

2. К командному составу судна кроме капитана судна относятся помощники капитана судна, механики, электромеханики, радиоспециалисты и врачи. Федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства и другими федеральными органами исполнительной власти к командному составу судна могут быть отнесены также другие специалисты.

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

4. Экипаж маломерного судна, за исключением экипажа маломерного полностью автономного судна, может состоять из одного лица, являющегося судоводителем маломерного судна. Экипаж маломерного полностью автономного судна может состоять из одного лица, являющегося внешним судоводителем маломерного судна.(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 03.07.2016 № 282-ФЗ )(В редакции Федерального закона от 10.07.2023 № 294-ФЗ )

5. Внешний капитан полуавтономного судна организует работу членов внешнего экипажа полуавтономного судна. Капитан полуавтономного судна в вопросах управления полуавтономным судном руководствуется рекомендациями внешнего капитана полуавтономного судна или члена внешнего экипажа полуавтономного судна, при этом окончательные решения по управлению

полуавтономным судном принимает капитан полуавтономного судна.(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 10.07.2023 № 294-ФЗ )

**Статья 53. Минимальный состав экипажа судна, минимальный состав внешнего экипажа автономного судна**

(Наименование в редакции Федерального закона от 10.07.2023 № 294-ФЗ )

1. Каждое судно , за исключением полностью автономного судна, должно иметь на борту экипаж, члены которого имеют надлежащую квалификацию и состав которого достаточен по численности для:(В редакции Федерального закона от 10.07.2023 № 294-ФЗ ) 1) обеспечения безопасности плавания судна, защиты морской среды; 2) выполнения требований к соблюдению рабочего времени на борту судна; 3) недопущения перегрузки членов экипажа судна работой.

2. Свидетельство о минимальном составе экипажа судна, обеспечивающего безопасность, выдается капитаном морского порта в соответствии с положением, утвержденным федеральным органом исполнительной власти в области транспорта по согласованию с соответствующими общероссийскими профессиональными союзами. При осуществлении контроля в морских портах соответствие состава экипажа судна данным, содержащимся в свидетельстве о минимальном составе экипажа судна, обеспечивающего безопасность, является подтверждением того, что судно укомплектовано экипажем, обеспечивающим безопасность плавания судна.

3. Каждое автономное судно должно иметь внешний экипаж, члены которого имеют соответствующую квалификацию и численный состав которого достаточен для обеспечения безопасности мореплавания, защиты морской среды от загрязнения, выполнения требований к соблюдению рабочего времени, недопущения перегрузки членов внешнего экипажа работой. Свидетельство о минимальном составе внешнего экипажа автономного судна выдается капитаном морского порта в соответствии с положением, утвержденным федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 10.07.2023 № 294-ФЗ )(Статья в редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

**Статья 54. Дипломирование членов экипажа судна**

1. К занятию должностей членов экипажа судна допускаются лица, имеющие дипломы и квалификационные свидетельства, установленные положением о дипломировании членов экипажей судов, утвержденным федеральным органом исполнительной власти в области транспорта .(В редакции федеральных законов от 14.06.2011 № 141-ФЗ , от 19.10.2023 № 503-ФЗ )

2. Дипломы и квалификационные свидетельства членам экипажей судов выдаются капитанами морских портов при соответствии членов экипажей судов требованиям к стажу работы на судне, возрасту, состоянию здоровья, профессиональной подготовке, установленным положением, указанным в пункте 1 настоящей статьи, и по результатам проверки знаний квалификационными комиссиями. Перечень морских портов, в которых осуществляется выдача дипломов и квалификационных свидетельств членам экипажей судов, устанавливается федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.(В редакции Федерального закона от 20.12.2017 № 400-ФЗ )

3. Дипломы капитанов судов, дипломы лиц командного состава судов, указанных в абзаце первом пункта 1 настоящей статьи, дипломы и квалификационные свидетельства членов экипажей судов, используемых для рыболовства, считаются действительными при наличии подтверждений капитанов морских портов, удостоверяющих выдачу таких дипломов и квалификационных свидетельств в соответствии с установленными требованиями.(В редакции федеральных законов от 08.11.2007 № 261-ФЗ ; от 06.12.2007 № 333-ФЗ )

4. Дипломы и квалификационные свидетельства могут быть изъяты или аннулированы либо их действие может быть приостановлено капитаном морского порта, выдавшим диплом или квалификационное свидетельство, в случаях прямой угрозы жизни людей, сохранности имущества на море или причинения ущерба морской среде вследствие некомпетентности, действий или бездействия членов экипажей судов при исполнении ими обязанностей в соответствии с их дипломами и квалификационными свидетельствами, а также в целях предотвращения обмана.(В редакции федеральных законов от 14.06.2011 № 141-ФЗ ; от 14.10.2014 № 307-ФЗ ; от 20.12.2017 № 400-ФЗ )

5. Подтверждения, предусмотренные пунктом 3 настоящей статьи, теряют силу по истечении срока действия подтвержденных диплома, квалификационного свидетельства, их изъятии или аннулировании либо приостановлении их действия в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи.

6. Порядок выдачи дипломов и квалификационных свидетельств членов экипажей судов, подтверждений, предусмотренных пунктом 3 настоящей статьи, в форме электронных документов, а также порядок их централизованного учета в электронном виде, информирования заинтересованных лиц по их запросам о статусе дипломов, квалификационных свидетельств и подтверждений утверждается федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 20.12.2017 № 400-ФЗ )

**Статья 55. Требования к состоянию здоровья лиц, претендующих на допуск к работе на судне, и лиц, допущенных к работе на судне**

(Наименование в редакции Федерального закона от 20.12.2017 № 400-ФЗ )

1. Лица, претендующие на допуск к работе на судне, обязаны пройти предварительный медицинский осмотр, включающий в себя химико-токсикологические исследования наличия в организме человека наркотических средств, психотропных веществ и их метаболитов. Лица, допущенные к работе на судне, обязаны ежегодно проходить такой медицинский осмотр.(В редакции Федерального закона от 20.12.2017 № 400-ФЗ )

2. Перечень заболеваний, препятствующих работе на судне, определяется федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере здравоохранения . Порядок проведения медицинского осмотра и форма медицинского заключения об отсутствии медицинских противопоказаний к работе на судне устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере здравоохранения, по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.(В редакции Федерального закона от 19.10.2023 № 503-ФЗ ) (Статья в редакции Федерального закона от 13.07.2015 № 230-ФЗ )

**Статья 55.1. Удостоверение личности моряка**

1. Оформление, выдача и применение удостоверения личности моряка осуществляются в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти в области транспорта , с учетом требований, предусмотренных настоящей статьей.(В редакции Федерального закона от 19.10.2023 № 503-ФЗ )

2. Удостоверение личности моряка не оформляется и не выдается лицу, включенному в предусмотренный статьей 6 Федерального закона от 7 августа 2001 года № 115-ФЗ "О противодействии легализации (отмыванию) доходов, полученных преступным путем, и финансированию терроризма" перечень организаций и физических лиц, в отношении которых имеются сведения об их причастности к экстремистской деятельности или терроризму , либо в составляемые в рамках реализации полномочий, предусмотренных главой VII Устава ООН, Советом Безопасности ООН или органами, специально созданными решениями Совета Безопасности ООН, перечни организаций и физических лиц, связанных с террористическими организациями и террористами или с распространением оружия массового уничтожения .(В редакции Федерального закона от 28.06.2022 № 219-ФЗ ) При включении лица, которому ранее выдано удостоверение личности моряка, в перечень организаций и физических лиц, в отношении которых имеются сведения об их причастности к экстремистской деятельности или терроризму, либо в составляемые в рамках реализации полномочий, предусмотренных главой VII Устава ООН, Советом Безопасности ООН или органами, специально созданными решениями Совета Безопасности ООН, перечни организаций и физических лиц, связанных с террористическими организациями и террористами или с распространением оружия массового уничтожения, удостоверение личности моряка, принадлежащее указанному лицу, не применяется и подлежит изъятию.(В редакции Федерального закона от 28.06.2022 № 219-ФЗ )(Дополнение статьей - Федеральный закон от 30.03.2015 № 66-ФЗ )

**Статья 56. Гражданство членов экипажа судна**

1. В состав экипажа судна, плавающего под Государственным флагом Российской Федерации (за исключением судна, зарегистрированного в Российском открытом реестре судов), наряду с гражданами Российской Федерации могут входить иностранные граждане и лица без гражданства, которые не могут занимать должности капитана судна, старшего помощника капитана судна, старшего механика и радиоспециалиста.(В редакции Федерального закона от 03.08.2018 № 296-ФЗ )

2. Условия, на которых иностранные граждане и лица без гражданства могут входить в состав экипажа судна, за исключением судна рыбопромыслового флота, определяются федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, в состав экипажа судна рыбопромыслового

флота - федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства в соответствии с законодательством Российской Федерации о привлечении и об использовании в Российской Федерации труда иностранных граждан и лиц без гражданства.

3. В состав экипажа судна, плавающего под Государственным флагом Российской Федерации и зарегистрированного в Российском открытом реестре судов, наряду с гражданами Российской Федерации могут входить иностранные граждане и лица без гражданства, которые не могут занимать должности капитана судна и старшего механика.(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 03.08.2018 № 296-ФЗ )

**Статья 57. Трудовые отношения на судне**

1. Трудовые отношения членов экипажа судна регулируются Трудовым кодексом Российской Федерации , принятыми в соответствии с ним другими федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, включая настоящий Кодекс и уставы службы на судах, локальными нормативными актами, содержащими нормы трудового права, а также соглашениями, коллективными договорами и трудовыми договорами.(В редакции Федерального закона от 20.12.2017 № 400-ФЗ )

2. Никто из членов экипажа судна не может быть принят на работу на судно без согласия капитана судна.

3. Устав службы на судах, за исключением судов рыбопромыслового флота, утверждается федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, устав службы на судах рыбопромыслового флота - федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства.(В редакции федеральных законов от 14.06.2011 № 141-ФЗ ; от 20.12.2017 № 400-ФЗ )

4. К работе на судне не допускаются лица, не прошедшие медицинского осмотра, а также лица, подвергнутые административному наказанию за потребление наркотических средств или психотропных веществ без назначения врача либо новых потенциально опасных психоактивных веществ, до окончания срока, в течение которого лицо считается подвергнутым административному наказанию.(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 13.07.2015 № 230-ФЗ )

5. Наряду с основаниями расторжения трудового договора по инициативе работодателя, установленными трудовым законодательством, трудовой договор с лицом, допущенным к работе на судне, может быть расторгнут в период, когда лицо считается подвергнутым наказанию за совершение административного правонарушения, связанного с потреблением наркотических средств или психотропных веществ без назначения врача либо новых потенциально опасных психоактивных веществ, а также если указанное лицо не прошло в установленном порядке медицинский осмотр.(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 13.07.2015 № 230-ФЗ )

**Статья 58. Репатриация членов экипажа судна**

1. Члены экипажа судна имеют право на репатриацию в случае: 1) истечения за пределами Российской Федерации срока действия трудового договора, заключенного на определенный срок или на определенный рейс; 2) расторжения трудового договора по инициативе судовладельца или члена экипажа судна по истечении срока, указанного в уведомлении, сделанном в соответствии с трудовым договором; 3) кораблекрушения; 4) заболевания или травмы, требующих лечения вне судна; 5) невозможности выполнения судовладельцем своих обязанностей в отношении членов экипажа судна, предусмотренных законом или иными правовыми актами Российской Федерации либо трудовыми договорами, вследствие банкротства, продажи судна или изменения государства регистрации судна; 6) направления судна без согласия членов экипажа судна в зону военных действий или зону эпидемиологической опасности; 7) истечения определенного коллективным договором максимального срока работы члена экипажа судна на борту судна.

2. Репатриация по желанию члена экипажа судна осуществляется в государство, в котором он проживает, в порт, в котором он был принят на работу на судно или который указан в коллективном договоре, либо в любой другой пункт, указанный при найме члена экипажа судна.

3. Судовладелец обязан организовать надлежащую и быструю репатриацию. Репатриация осуществляется воздушным транспортом.

4. Расходы на репатриацию несет судовладелец. Расходы на репатриацию включают в себя: 1) плату за: проезд члена экипажа судна к месту репатриации, указанному в пункте 2 настоящей статьи; питание и проживание члена экипажа судна с момента, когда член экипажа покидает судно, и до момента, когда член экипажа судна прибывает к месту репатриации; лечение члена экипажа судна,

если это необходимо, до тех пор, пока член экипажа судна по состоянию здоровья не будет годен для переезда к месту репатриации; провоз 30 килограммов багажа члена экипажа судна до места репатриации; 2) заработную плату и пособия с момента, когда член экипажа покидает судно, и до момента, когда член экипажа судна прибывает к месту репатриации, если это предусмотрено коллективным договором.

5. В случае, если причины, вызвавшие репатриацию члена экипажа судна, возникли по вине члена экипажа судна при исполнении им трудовых обязанностей, судовладелец имеет право на возмещение расходов на репатриацию в соответствии с законодательством Российской Федерации о труде.

**Статья 59. Имущество члена экипажа судна**

В случае гибели имущества члена экипажа судна или повреждения такого имущества 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 60. Обязанности судовладельца**

1. Судовладелец обязан обеспечить членам экипажа судна: безопасные условия труда; охрану их здоровья; наличие спасательных средств; бесперебойное снабжение продовольствием и водой; наличие надлежащих помещений (кают, столовых, санитарных узлов, медицинских пунктов и помещений для отдыха); культурно-бытовое обслуживание.

2. Судовладелец обязан страховать: заработную плату и другие причитающиеся членам экипажа судна суммы, в том числе расходы на репатриацию; жизнь и здоровье членов экипажа судна при исполнении ими трудовых обязанностей.

3. Договором технического управления судном могут предусматриваться передача техническому управляющему полномочий по осуществлению им от имени судовладельца прав и исполнению обязанностей работодателя в трудовых отношениях с членами экипажа судна (заключение трудовых договоров, выплата заработной платы и иных полагающихся выплат, обеспечение безопасных условий труда), исполнение других обязанностей судовладельца в отношении членов экипажа судна, предусмотренных Трудовым кодексом Российской Федерации , принятыми в соответствии с ним другими федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, включая настоящий Кодекс и уставы службы на судах, локальными нормативными актами, содержащими нормы трудового права, а также соглашениями, коллективными договорами, трудовыми договорами с членами экипажа судна. Перечень передаваемых техническому управляющему судовладельцем прав и обязанностей работодателя в трудовых отношениях с членами экипажа судна определяется в договоре технического управления судном, предусмотренном пунктом 1 статьи 8 1 настоящего Кодекса.(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 26.02.2024 № 28-ФЗ )

**Статья 61. Управление судном и другие обязанности капитана судна**

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

2. Управление автономным судном, в том числе судовождение, осуществляется в соответствии с положениями главы VI 1 настоящего Кодекса.

3. Капитан судна, осуществляющего перевозку специального персонала, после получения от судовладельца информации о судне и сведений о лицах, относящихся к специальному персоналу (фамилии, имена, отчества (при наличии), гражданство, должности, даты и места рождения, виды и номера документов, удостоверяющих личность), составляет список, содержащий следующие информацию и сведения: 1) о судне: название судна; сведения об идентификационном номере судна, присвоенном Международной морской организацией; наименование судовладельца (для российских юридических лиц) или фамилия, имя, отчество (при наличии) судовладельца (для граждан Российской Федерации); название государства, под флагом которого судну предоставлено право плавания; позывной сигнал судна; 2) о лицах, относящихся к специальному персоналу в соответствии со статьей 73 1 настоящего Кодекса: фамилии, имена, отчества (при наличии); гражданство; должности; даты и места рождения; виды и номера документов, удостоверяющих личность.

4. Информация и список, указанные в пункте 3 настоящей статьи, оформляются с использованием технических средств или от руки разборчивым почерком и заверяются подписью капитана судна и судовой печатью (при наличии).

5. Капитаном судна или уполномоченным им лицом не допускается к перевозке лицо, относящееся к специальному персоналу, не предъявившее документ, удостоверяющий личность, или предъявившее документ, не соответствующий сведениям, указанным в списке, предусмотренном пунктом 3 настоящей статьи, а также лицо, относящееся к специальному персоналу, находящееся в состоянии алкогольного, наркотического и (или) иного токсического опьянения.

6. Капитан судна вправе отказаться от перевозки лиц, относящихся к специальному персоналу, в случае, если число лиц, относящихся к специальному персоналу и требующих перевозки, превышает количество свободных мест, предусмотренных для размещения на судне таких лиц, а также в случае, если на судне недостаточно индивидуальных и (или) коллективных спасательных средств, необходимых для обеспечения безопасности таких лиц.(Статья в редакции Федерального закона от 10.07.2023 № 294-ФЗ )

**Статья 62. Обязанность оказать помощь любому лицу, терпящему бедствие на море**

1. Капитан судна или внешний капитан полностью автономного 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.(В редакции Федерального закона от 10.07.2023 № 294-ФЗ )

2. За нарушение обязанности, указанной в пункте 1 настоящей статьи, капитан судна, внешний капитан полностью автономного судна несут уголовную ответственность в соответствии с уголовным законодательством Российской Федерации.(В редакции Федерального закона от 10.07.2023 № 294-ФЗ )

**Статья 63. 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 экипажа.

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

3. Судовладелец не несет ответственность за нарушение капитаном судна обязанностей, указанных в пунктах 1 и 2 настоящей статьи.

4. Внешний капитан полностью автономного судна после столкновения полностью автономного судна с другим судном обязан, 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 экипажа. Внешний капитан полностью автономного судна обязан, если это возможно, сообщить капитану другого судна название своего судна, порт его регистрации, а также порт отправления и порт назначения своего судна.(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 10.07.2023 № 294-ФЗ )

**Статья 64. 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 с извещением об этом судовладельца; при заходе судна в иностранный порт или доставке такого лица в иностранный порт с извещением также консульского учреждения Российской Федерации.

**Статья 65. Обязанность капитана судна в случае военных действий или иных случаях военной опасности**

В случае военных действий в районе расположения 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 недопущению уничтожения, повреждения и захвата судна, находящихся на нем людей, документов, а также грузов и другого имущества.

**Статья 66. Оставление судна его экипажем**

В случае, если, по мнению капитана судна, судну 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 67. Поддержание порядка на судне**

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

2. Капитан судна по согласованию с судовладельцем имеет право применять к членам экипажа судна поощрения и налагать на членов экипажа судна дисциплинарные взыскания, отстранять любого члена экипажа судна от исполнения своих служебных обязанностей в случаях и в порядке, которые предусмотрены федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации.(В редакции Федерального закона от 20.12.2017 № 400-ФЗ )

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

**Статья 68. Взаимоотношения капитана судна, других членов экипажа судна и консульских учреждений Российской Федерации**

Взаимоотношения капитана судна, других членов экипажа судна и консульских учреждений Российской Федерации определяются Консульским уставом Российской Федерации.

**Статья 69. Возбуждение уголовного дела публичного обвинения и осуществление неотложных следственных действий капитаном судна**

1. На судне, находящемся в плавании, капитан судна возбуждает уголовное дело публичного обвинения и осуществляет неотложные следственные действия в соответствии с Уголовно-процессуальным кодексом Российской Федерации .

2. В случае возбуждения уголовного дела публичного обвинения порядок и особенности выполнения капитаном судна в связи с этим действий, не относящихся к процессуальным, определяются федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.(Статья в редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

**Статья 69.1. Действия капитана судна в отношении лиц, совершивших преступления, направленные против безопасности морского судоходства**

Капитан судна может передать компетентным органам иностранного государства, если это предусмотрено международным договором Российской Федерации, лицо, в отношении которого у капитана судна имеются разумные основания считать, что оно совершило преступление, направленное против безопасности морского судоходства, за исключением гражданина Российской Федерации, а также постоянно проживающего в Российской Федерации лица без гражданства. В этом случае капитан судна по возможности до входа судна в территориальное море иностранного государства обязан направить, если это практически осуществимо, в его компетентные органы уведомление о своем намерении передать им такое лицо и причинах его передачи, а также предоставить указанным органам имеющиеся доказательства.(Дополнение статьей - Федеральный закон от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

**Статья 70. 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 Российской Федерации, в который зайдет судно.

**Статья 71. Капитан судна как представитель судовладельца и грузовладельца**

Капитан судна в силу своего служебного положения признается представителем судовладельца и грузовладельца в отношении сделок, необходимых в связи с нуждами судна, груза или плавания, а также исков, касающихся вверенного капитану судна имущества, если на месте нет иных представителей судовладельца или грузовладельца.

**Статья 72. Неотложная надобность в деньгах для продолжения плавания**

1. Капитан судна в случае возникновения во время рейса неотложной надобности в деньгах для продолжения плавания, в частности для ремонта судна или содержания членов экипажа судна, вправе, если нет возможности или времени для получения распоряжения судовладельца, продать часть вверенного капитану судна имущества, не являющуюся необходимой для продолжения плавания. Капитан судна обязан избрать тот способ приобретения средств для продолжения плавания, который наименее убыточен для судовладельца и грузовладельца.

2. Судовладелец возмещает стоимость проданного груза его владельцу, за исключением случаев, если вызванные продажей груза убытки подпадают под признаки общей аварии или продажа груза проведена только в интересах груза.

**Статья 73. Возложение обязанностей капитана судна на старшего помощника капитана судна или члена экипажа судна**

1. В случае смерти, болезни капитана судна или иной причины, препятствующей выполнению капитаном судна своих служебных обязанностей, обязанности капитана судна до получения распоряжения судовладельца возлагаются на старшего помощника капитана судна.

2. В случае смерти, болезни капитана полуавтономного судна или иной причины, препятствующей выполнению капитаном полуавтономного судна своих служебных обязанностей, обязанности капитана полуавтономного судна по решению владельца полуавтономного судна возлагаются на члена экипажа полуавтономного судна, имеющего необходимую для выполнения таких обязанностей квалификацию.

3. В случае смерти, болезни внешнего капитана автономного судна или иной причины, препятствующей выполнению внешним капитаном автономного судна своих служебных обязанностей, обязанности внешнего капитана автономного судна по решению владельца автономного судна возлагаются на члена внешнего экипажа автономного судна, имеющего необходимую для выполнения таких обязанностей квалификацию.(Статья в редакции Федерального закона от 10.07.2023 № 294-ФЗ )

**Статья 73.1. Специальный персонал**

Под специальным персоналом в настоящем Кодексе понимаются лица, находящиеся на борту судна и не являющиеся пассажирами или членами экипажа судна. К специальному персоналу относятся: 1) должностные лица в связи с исполнением ими служебных обязанностей в пределах своих должностных полномочий в сфере пограничного, таможенного, санитарного, портового, транспортного и иного государственного контроля или надзора; 2) лица, участвующие в работах по поиску, разведке и добыче полезных ископаемых, обслуживанию искусственных островов, установок и сооружений, на которых не требуется постоянное присутствие персонала, в проведении строительных, путевых, гидротехнических, подводно-технических и других подобных работ, в спасательной операции, мероприятиях по охране водных объектов, подъему затонувшего имущества, в расследовании транспортных происшествий, научных исследованиях, лоцманской и ледокольной проводке; 3) лица, перевозимые на другие суда в целях смены экипажей этих судов или выполнения работ на этих судах, а также лица, перевозимые на автономные суда для выполнения работ на автономных судах, в том числе по обслуживанию автономных судов, и управления автономными судами.

**Статья 73.2. Перевозка специального персонала**

Перевозка специального персонала допускается на судне, имеющем свидетельство для перевозки специального персонала, подтверждающее соответствие этого судна правилам, предусмотренным пунктом 2 статьи 24 настоящего Кодекса, в части требований к судам, осуществляющим перевозки специального персонала, выданное российской организацией, уполномоченной на классификацию и освидетельствование судов, или иностранным классификационным обществом в пределах полномочий, установленных пунктом 2 статьи 22 настоящего Кодекса, либо на судне, имеющем пассажирское свидетельство, предусмотренное подпунктом 3 пункта 1 статьи 25 настоящего Кодекса.

## Глава V. ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПОРТОВЫЙ КОНТРОЛЬ

**Статья 74. Капитан морского порта**

1. Капитан морского порта осуществляет возложенные на него настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами, нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации административно-властные полномочия в морском порту.(В редакции Федерального закона от 23.07.2013 № 225-ФЗ )

2. Капитан морского порта действует в соответствии с положением о капитане морского порта, утвержденным федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.(В редакции Федерального закона от 08.11.2007 № 261-ФЗ )

**Статья 75.**

(Статья утратила силу - Федеральный закон от 23.07.2013 № 225-ФЗ )

**Статья 76. Функции капитана морского порта**

(Наименование в редакции Федерального закона от 08.11.2007 № 261-ФЗ ) На капитана морского порта возлагается осуществление следующих функций:(В редакции федеральных законов от 08.11.2007 № 261-ФЗ ; от 23.07.2013 № 225-ФЗ ) контроль за соблюдением законодательства Российской Федерации и международных договоров Российской Федерации в области торгового мореплавания и в области трудовых отношений в морском судоходстве;(В редакции Федерального закона от 20.12.2017 № 400-ФЗ ) государственная регистрация судов и выдача соответствующих судовых документов;(В редакции Федерального закона от 23.04.2012 № 36-ФЗ ) регистрация права собственности на суда и строящиеся суда, ипотеки судна или строящегося судна и иных прав на них, выдача соответствующих документов; выдача дипломов, квалификационных свидетельств, подтверждений их выдачи и удостоверений личности моряка членам экипажей судов;(В редакции Федерального закона от 30.12.2008 № 322-ФЗ ) проверка судовых документов, дипломов, квалификационных свидетельств и подтверждений выдачи дипломов и квалификационных свидетельств; контроль за соблюдением требований, касающихся порядка захода судов в порт и выхода их из порта; оформление прихода судов в морские порты и выхода их из морских портов;(В редакции Федерального закона от 08.11.2007 № 261-ФЗ ) контроль за деятельностью лоцманской службы и системой управления движением судов; контроль за ледокольной проводкой судов на подходах к порту и в пределах акватории порта; согласование проведения строительных, гидротехнических и иных работ с учетом условий плавания судов в акватории морского порта и иных факторов, влияющих на безопасность мореплавания в морском порту;(В редакции федеральных законов от 18.07.2017 № 177-ФЗ , от 30.12.2021 № 470-ФЗ ) абзац;(Утратил силу - Федеральный закон от 14.06.2011 № 141-ФЗ ) обеспечение транспортной безопасности акватории морского порта, в том числе принятие мер по предотвращению, прекращению незаконных нахождения и передвижения морских и иных судов в акватории морского порта;(Дополнение абзацем - Федеральный закон от 03.02.2014 № 15-ФЗ ) информирование уполномоченных в области транспортной безопасности федеральных органов исполнительной власти об угрозе совершения или о совершении актов незаконного вмешательства в морском порту;(Дополнение абзацем - Федеральный закон от 03.02.2014 № 15-ФЗ ) издание распоряжений, касающихся удаления затонувшего имущества;(Дополнение абзацем - Федеральный закон от 30.12.2021 № 470-ФЗ ) ведение учета сообщений о затонувшем имуществе, распоряжений и документации по удалению затонувшего имущества, распоряжений о порядке проведения работ по удалению затонувшего имущества, сообщений о завершении работ по удалению затонувшего имущества в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.(Дополнение абзацем - Федеральный закон от 30.12.2021 № 470-ФЗ )

**Статья 77.**

(Статья утратила силу - Федеральный закон от 08.11.2007 № 261-ФЗ )

**Статья 78. Распоряжения капитана морского порта**

Распоряжения капитана морского порта по относящимся к его полномочиям вопросам обязательны для всех находящихся в порту судов, организаций и граждан.(В редакции Федерального закона от 29.12.2017 № 460-ФЗ )

**Статья 79. Государственный портовый контроль за судами**

1. Государственный портовый контроль за судами, находящимися в морском порту, за судами, выходящими в море, и ведение централизованного учета такого контроля осуществляются капитаном морского порта в целях проверки наличия судовых документов, соответствия основных характеристик судов судовым документам и выполнения требований, касающихся безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов, в том числе документов, удостоверяющих наличие предусмотренного международными договорами Российской Федерации, законодательством Российской Федерации страхования или иного финансового обеспечения гражданской ответственности за ущерб от загрязнения либо другой причиненный судном ущерб, а также проверки соблюдения требований в области трудовых отношений в морском судоходстве.(В редакции федеральных законов от 28.07.2012 № 132-ФЗ ; от 20.12.2017 № 400-ФЗ )

2. В случае отсутствия судовых документов или наличия достаточных оснований полагать, что судно не удовлетворяет требованиям, касающимся безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов, а также в случае, если на судне не соблюдаются требования в области трудовых отношений в морском судоходстве, капитан морского порта подвергает судно осмотру.(В редакции Федерального закона от 20.12.2017 № 400-ФЗ )

3. В целях проверки устранения недостатков, выявленных в ходе осмотра судна, капитан морского порта проводит контрольный осмотр судна.

4. Порядок осуществления государственного портового контроля за судами, находящимися в морском порту, за судами, выходящими в море, и ведения централизованного учета такого контроля утверждается федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

5. Капитан морского порта в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, может запретить заход судна в морской порт или постановку судна на якорь на подходах к морскому порту в случае существенного несоответствия судна требованиям, касающимся безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов.

6. Капитан морского порта в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, запрещает заход иностранного судна в морской порт в случае, если такое судно включено в список судов, деятельность которых связана с осуществлением рыболовства с нарушением правил и требований, предусмотренных международными договорами Российской Федерации, за исключением захода такого судна в морской порт вследствие бедствия судна, обстоятельств непреодолимой силы, оказания помощи людям или судам, находящимся в опасности или терпящим бедствие, либо получения капитаном морского порта от федерального органа исполнительной власти в области обеспечения безопасности сообщения о необходимости проведения осмотра такого судна в морском порту. Список судов, указанный в абзаце первом настоящего пункта, направляется капитанам морских портов федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства в порядке, установленном Правительством Российской Федерации. Капитан морского порта направляет информацию о запрете захода иностранного судна в морской порт, предусмотренном настоящим пунктом, в федеральный орган исполнительной власти в области рыболовства в срок не более трех рабочих дней с даты запрета в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 21.11.2022 № 454-ФЗ )(Статья в редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

**Статья 80. Разрешение на выход судов из морского порта**

1. Каждое судно до выхода из морского порта обязано получить разрешение капитана морского порта на выход из морского порта. Капитан морского порта имеет право отказать в выдаче разрешения на выход судна из морского порта в случае: 1) непригодности судна к плаванию, нарушения требований к загрузке, снабжению судна, комплектованию экипажа судна или наличия других недостатков судна, создающих угрозу безопасности его плавания, жизни или здоровью

находящихся на судне людей либо угрозу причинения ущерба морской среде, а также несоблюдения требований в области трудовых отношений в морском судоходстве;(В редакции Федерального закона от 20.12.2017 № 400-ФЗ ) 2) нарушения требований, предъявляемых к судовым документам; 3) предписания санитарно-карантинной и миграционной служб, таможенных, пограничных органов федеральной службы безопасности и других уполномоченных на то государственных органов;(В редакции Федерального закона от 30.06.2003 № 86-ФЗ ) 4) неуплаты установленных портовых сборов.

2. Расходы, связанные с осуществлением капитаном морского порта прав, предусмотренных настоящей статьей (на осмотр, освидетельствование и другое), несет судовладелец.

**Статья 81. Задержание судна и груза капитаном морского порта**

(Наименование в редакции Федерального закона от 23.07.2013 № 225-ФЗ )

1. Капитан морского порта по просьбе лица, имеющего требование, возникающее 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 судно и груз впредь до предоставления судовладельцем и грузовладельцем достаточного обеспечения.(В редакции Федерального закона от 23.07.2013 № 225-ФЗ ) Ответственность за убытки, причиненные необоснованным задержанием судна и груза, несет лицо, по требованию которого состоялось задержание.

2. Распоряжение капитана морского порта о задержании судна и груза 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 не вынесено постановление о наложении ареста на судно и груз судом, арбитражным судом или управомоченным законом налагать арест третейским судом по морским делам, судно и груз подлежат немедленному освобождению.(В редакции Федерального закона от 23.07.2013 № 225-ФЗ )

**Статья 82. Строительство в зоне действия средств навигационной обстановки**

1. Строительство в зоне действия средств навигационной обстановки морских путей должно быть согласовано с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере морского транспорта, и федеральным органом исполнительной власти в области обороны, а в случаях, предусмотренных абзацем одиннадцатым статьи 76 настоящего Кодекса, с капитаном морского порта.(В редакции Федерального закона от 27.12.2018 № 525-ФЗ )

2. В случае осуществления строительства в зоне действия средств навигационной обстановки Северного морского пути такое строительство должно быть также согласовано с Государственной корпорацией по атомной энергии "Росатом".(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 27.12.2018 № 525-ФЗ )(Статья в редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ)

**Статья 83. Привлечение судов к спасанию людей и судов**

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

**Статья 84. Ответственность за нарушение правил, касающихся безопасности мореплавания и порядка в порту**

За нарушение правил, касающихся безопасности мореплавания и порядка в порту, капитан морского порта вправе налагать административные взыскания в соответствии с законодательством Российской Федерации.

## Глава VI. МОРСКИЕ ЛОЦМАНЫ

**Статья 85. Сфера применения правил, установленных настоящей главой**

Лоцманская проводка судов на подходах к морским портам, в пределах акватории морских портов, между морскими портами, а также в открытом море осуществляется в соответствии с правилами, установленными настоящей главой.

**Статья 86. Цели лоцманской проводки судов**

Лоцманская проводка судов осуществляется в целях: обеспечения безопасности плавания судов и предотвращения происшествий с судами; защиты морской среды.

**Статья 87. Морские лоцманы**

1. Лоцманская проводка судов осуществляется морскими лоцманами, имеющими выданные капитанами морских портов лоцманские удостоверения о праве лоцманской проводки судов в определенных районах.

2. Морским лоцманом (далее - лоцман) является гражданин Российской Федерации, удовлетворяющий требованиям положения о морских лоцманах, утвержденного федеральным органом исполнительной власти в области транспорта по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области обороны и федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства. (О несоответствии Конституции Российской Федерации пункта 2 - Постановление Конституционного Суда Российской Федерации от 06.04.2004 № 7-П )

3. Лоцман обязан ежегодно проходить медицинский осмотр, включающий в себя химико-токсикологические исследования наличия в организме человека наркотических средств, психотропных веществ и их метаболитов.(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 13.07.2015 № 230-ФЗ )

4. Не вправе претендовать на приобретение правового статуса лоцмана лицо, не прошедшее медицинского осмотра, а также лицо, подвергнутое административному наказанию за потребление наркотических средств или психотропных веществ без назначения врача либо новых потенциально опасных психоактивных веществ, до окончания срока, в течение которого лицо считается подвергнутым административному наказанию.(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 13.07.2015 № 230-ФЗ )

5. Наряду с основаниями расторжения трудового договора по инициативе работодателя, установленными трудовым законодательством, трудовой договор с лоцманом может быть расторгнут в период, когда лицо считается подвергнутым наказанию за совершение административного правонарушения, связанного с потреблением наркотических средств или психотропных веществ без назначения врача либо новых потенциально опасных психоактивных веществ, а также если указанное лицо не прошло в установленном порядке медицинский осмотр. (Дополнение пунктом - Федеральный закон от 13.07.2015 № 230-ФЗ )(Статья в редакции Федерального закона от 03.06.2011 № 113-ФЗ )

**Статья 88. Государственный надзор за деятельностью организаций, осуществляющих лоцманскую проводку судов**

1. Государственный надзор за деятельностью организаций, осуществляющих лоцманскую проводку судов, осуществляет орган государственного надзора.(В редакции Федерального закона от 14.10.2014 № 307-ФЗ )

2. В порядке осуществления государственного надзора за деятельностью организаций, осуществляющих лоцманскую проводку судов, орган государственного надзора вправе принимать решение:(В редакции Федерального закона от 14.10.2014 № 307-ФЗ ) об осуществлении обязательной лоцманской проводки судов лоцманами таких организаций в соответствующем районе и о ее объеме; об обращении в арбитражный суд с заявлением о ликвидации таких организаций, неоднократно или грубо нарушающих требования к их оснащенности, численности и квалификации их работников, установленные федеральным органом исполнительной власти в области транспорта для определенных статьей 86 настоящего Кодекса целей лоцманской проводки судов.(Статья в редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

**Статья 89. Установление районов обязательной и районов необязательной лоцманской проводки судов**

Федеральный орган исполнительной власти в области транспорта устанавливает районы обязательной и районы необязательной лоцманской проводки судов в обязательных постановлениях в морских портах.(Статья в редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

**Статья 90. Обязательная лоцманская проводка судов**

1. В районах обязательной лоцманской проводки судов не допускается плавание судна без лоцмана, за исключением случаев, если судно относится к категории судов, освобождаемых от обязательной лоцманской проводки, или капитану судна предоставлено право осуществлять плавание без лоцмана в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.(В редакции Федерального закона от 10.07.2023 № 294-ФЗ ) Капитан судна, внешний капитан полностью автономного судна, нарушившие установленное настоящим пунктом правило, несут

административную ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.(В редакции Федерального закона от 10.07.2023 № 294-ФЗ )

2. Категории судов, освобождаемых от обязательной лоцманской проводки, устанавливаются федеральным органом исполнительной власти в области транспорта в обязательных постановлениях в морских портах.(В редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

3. Порядок лоцманской проводки судов в морском порту устанавливается капитаном морского порта.(В редакции Федерального закона от 08.11.2007 № 261-ФЗ )

**Статья 91. Необязательная лоцманская проводка судов**

1. В районах, в которых лоцманская проводка судов является необязательной, капитан судна или внешний капитан полностью автономного судна может воспользоваться услугами лоцмана, если сочтет это необходимым.(В редакции Федерального закона от 10.07.2023 № 294-ФЗ )

2. В районах, в которых лоцманская проводка судов является необязательной, федеральный орган исполнительной власти в области транспорта устанавливает категории судов, которые сами или перевозимые которыми грузы могут создавать угрозу причинения ущерба морской среде и лоцманская проводка которых обязательна. Категории таких судов устанавливаются в обязательных постановлениях в морских портах.(В редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

3. В районах, в которых лоцманская проводка судов является необязательной, капитан морского порта может устанавливать обязательную лоцманскую проводку судов, которые имеют серьезные повреждения корпусов, механизмов или оборудования, что может существенно влиять на безопасность мореплавания в морском порту. В этом случае капитан судна или внешний капитан полностью автономного судна уведомляется о том, что его судно должно следовать под лоцманской проводкой.(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 14.06.2011 № 141-ФЗ )(В редакции Федерального закона от 10.07.2023 № 294-ФЗ )

**Статья 92. Выполнение лоцманом обязанностей публично-правового характера**

Во время лоцманской проводки судна лоцман обязан немедленно сообщать капитану морского порта о: любых переменах на фарватерах, которые могут создавать угрозу безопасности мореплавания; любых происшествиях с судном, лоцманскую проводку которого он осуществляет, и с другими судами в обслуживаемом им районе; невыполнении капитаном судна, лоцманскую проводку которого он осуществляет, правил плавания судов и правил предотвращения загрязнения с судов нефтью, вредными веществами, сточными водами или мусором.

**Статья 93. Лоцманское удостоверение**

1. Прибывший на судно лоцман обязан предъявить капитану судна лоцманское удостоверение.

2. Капитан судна или внешний капитан полностью автономного судна не вправе брать на судно в качестве лоцмана лицо, не имеющее лоцманского удостоверения.(В редакции Федерального закона от 10.07.2023 № 294-ФЗ )

**Статья 94. Обеспечение безопасной посадки и безопасной высадки лоцмана**

1. Капитан судна или внешний капитан полностью автономного судна обязан обеспечить безопасную посадку и безопасную высадку лоцмана, а также безвозмездно предоставлять ему в период лоцманской проводки судна отдельное помещение, питание.(В редакции Федерального закона от 10.07.2023 № 294-ФЗ )

2. Правила, установленные пунктом 1 настоящей статьи, применяются и к стажеру, если в целях прохождения практики стажер сопровождает лоцмана.

**Статья 95. Объявление капитаном судна или внешним капитаном полностью автономного судна данных о судне**

(Наименование в редакции Федерального закона от 10.07.2023 № 294-ФЗ )

1. Капитан судна объявляет лоцману точные данные об осадке, о длине, ширине и вместимости судна, которые вносятся в лоцманскую квитанцию, подписываемую капитаном судна. Внешний капитан полностью автономного судна заблаговременно обеспечивает предоставление лоцману точных данных об осадке, о длине, ширине и вместимости судна, которые вносятся в лоцманскую квитанцию.(В редакции Федерального закона от 10.07.2023 № 294-ФЗ ) Лоцман вправе потребовать от капитана судна либо от внешнего капитана полностью автономного судна объявления иных данных о

судне (маневренных характеристик и других), которые необходимы лоцману для осуществления лоцманской проводки судна.(В редакции Федерального закона от 10.07.2023 № 294-ФЗ )

2. За необъявление или неправильное объявление данных о судне, предусмотренных пунктом 1 настоящей статьи, капитан судна, внешний капитан полностью автономного судна несут административную ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.(В редакции Федерального закона от 10.07.2023 № 294-ФЗ )

**Статья 96. Взаимоотношения капитана судна и лоцмана**

В целях безопасности плавания судна капитан судна и внешний капитан полностью автономного судна следуют разумным рекомендациям лоцмана и не вмешиваются в его работу без достаточных на то оснований.(В редакции Федерального закона от 10.07.2023 № 294-ФЗ )

**Статья 97. Распоряжения лоцмана рулевому**

Капитан судна может поручить лоцману отдавать распоряжения относительно плавания и маневрирования судна непосредственно рулевому, что не освобождает капитана судна от ответственности за последствия, которые могут наступить в результате таких распоряжений.

**Статья 98. Временное оставление мостика капитаном судна**

В случае, если во время лоцманской проводки судна капитан судна вынужден временно оставить мостик, капитан судна должен уведомить об этом лоцмана и указать ему лицо, ответственное за управление судном в отсутствие капитана судна.

**Статья 99. Приостановление лоцманской проводки судна лоцманом**

В случае, если это необходимо в целях безопасности плавания судна, лоцман вправе приостановить лоцманскую проводку судна до наступления обстоятельств, позволяющих осуществить его безопасное плавание.

**Статья 100. Оставление судна лоцманом**

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

**Статья 101. Возвращение лоцмана**

1. Капитан судна не вправе увозить лоцмана за пределы обслуживаемого им района.

2. В случае, если лоцман увезен судном, лоцманскую проводку которого он осуществлял, за пределы обслуживаемого им района, капитан судна обязан обеспечить за счет судна возвращение лоцмана к месту его постоянного нахождения. Организация, работником которой является лоцман, имеет право на возмещение убытков, причиненных ей задержкой лоцмана, если только задержка лоцмана не была вызвана действием непреодолимой силы.

**Статья 102. Ответственность лоцмана и капитана судна**

1. Присутствие на судне лоцмана не устраняет 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 лоцмана.

2. Лоцман, виновный в ненадлежащей лоцманской проводке судна, может быть лишен лоцманского удостоверения.

**Статья 103. Ответственность за ненадлежащую лоцманскую проводку судна**

Организация, работником которой является лоцман, осуществлявший лоцманскую проводку судна, несет ответственность за убытки, причиненные судну в результате ненадлежащей лоцманской проводки судна по вине лоцмана.

**Статья 104. Ограничение ответственности и утрата права на ограничение ответственности**

1. Организация, работником которой является лоцман, осуществлявший лоцманскую проводку судна, может ограничить свою ответственность, предусмотренную статьей 103 настоящего Кодекса,

суммой, равной десятикратному размеру лоцманского сбора, причитающегося за лоцманскую проводку судна.

2. Организация, работником которой является лоцман, осуществлявший лоцманскую проводку судна, утрачивает право на ограничение ответственности, предусмотренное пунктом 1 настоящей статьи, если доказано, что убытки, причиненные судну в результате ненадлежащей лоцманской проводки судна, явились результатом ее собственных действий или собственного бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности.(В редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

**Статья 105. Ответственность перед третьими лицами**

Организация, работником которой является лоцман, осуществлявший лоцманскую проводку судна, не несет ответственность перед третьими лицами за убытки, причиненные в результате ненадлежащей лоцманской проводки судна.

**Статья 106. Лоцманский сбор**

С судов, пользующихся услугами лоцманов, взимается лоцманский сбор. Размер взимаемого лоцманского сбора, порядок его взимания и категории освобождаемых от уплаты лоцманского сбора судов определяются в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

**Статья 106.1. Управление автономным судном**

1. В зависимости от типа автономного судна управление автономным судном (в том числе судовождение, обеспечение выполнения требований, касающихся безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения, взаимодействие с другими судами и их экипажами, с береговыми службами) осуществляется укомплектованными судовладельцем экипажем автономного судна и (или) внешним экипажем автономного судна в соответствии с правилами управления автономными судами, утвержденными федеральным органом исполнительной власти в области транспорта. Требования к внешнему экипажу автономного судна устанавливаются указанными правилами управления автономными судами.

2. Владелец автономного судна может поручить организации, полномочия которой в области автономного судоходства подтверждаются свидетельством, выданным российской организацией, уполномоченной на классификацию и освидетельствование судов (далее - компетентная в области автономного судоходства организация), управление автономным судном. В этом случае внешний экипаж автономного судна укомплектовывается компетентной в области автономного судоходства организацией. Внешний экипаж компетентной в области автономного судоходства организации должен удовлетворять требованиям правил управления автономными судами, предусмотренных пунктом 1 настоящей статьи.

3. Владелец автономного судна обеспечивает осуществление непрерывного наблюдения за автономным судном.

4. Осуществление управления судовыми устройствами, машинами и механизмами автономного судна в автоматическом режиме не снимает с судовладельца обязанности по обеспечению контроля за работой судовых устройств, машин и механизмов в целях обеспечения безопасного плавания автономного судна.

5. Владелец полностью автономного судна должен разработать план действий на случай утраты контроля над полностью автономным судном, в том числе в результате несанкционированного внешнего доступа к управлению полностью автономным судном. Указанный план действий должен включать мероприятия по взаимодействию с береговыми службами, поисковыми и аварийно-спасательными службами и должен быть одобрен российской организацией, уполномоченной на классификацию и освидетельствование судов.

6. В случае, если полностью автономное судно способно осуществлять плавание от места отправления до места назначения без непрерывного наблюдения внешним экипажем полностью автономного судна и обеспечить безопасность мореплавания и защиту морской среды от загрязнения, владелец такого полностью автономного судна освобождается от выполнения требований пункта 3 настоящей статьи.

7. Владелец автономного судна должен обеспечить безопасную эксплуатацию автономного судна и его мореходное состояние в соответствии с законодательством Российской Федерации и международными договорами Российской Федерации, в том числе в отношении охраны жизни и здоровья людей и сохранности имущества третьих лиц.

**Статья 106.2. Обязанность владельца автономного судна в случае военных действий или иных случаях военной опасности**

В случае военных действий в районе расположения порта отправления или порта назначения автономного судна либо в районе, через который автономное судно должно пройти, а также в иных случаях военной опасности внешний капитан полностью автономного судна обязан принять все меры по недопущению уничтожения, повреждения и захвата автономного судна, находящихся на нем людей, документов, грузов и другого имущества, в том числе по поддержанию судна в мореходном состоянии.

**Статья 106.3. Представление интересов владельца автономного судна и грузовладельца**

Интересы владельца автономного судна и грузовладельца представляются соответственно судовладельцем и грузовладельцем самостоятельно или уполномоченными ими лицами.

**Статья 106.4. Лоцманская проводка автономного судна**

1. Владелец автономного судна должен обеспечить на автономном судне безопасные условия посадки и высадки лоцмана, а также доступ лоцмана к органам управления автономным судном. Если длительность лоцманской проводки автономного судна составляет более четырех часов, на автономном судне должно быть предусмотрено отдельное помещение для лоцмана, а также обеспечено бесплатное питание лоцману и его стажеру (при наличии). Лоцман поднимается на борт полностью автономного судна в сопровождении представителя владельца полностью автономного судна, имеющего соответствующую квалификацию по управлению судном, либо после подъема на борт судна представителя владельца полностью автономного судна. Лоцманское удостоверение лоцман предъявляет представителю владельца полностью автономного судна.

2. Лоцманская проводка полуавтономного судна осуществляется в соответствии с положениями главы VI настоящего Кодекса.

3. Лоцман не вправе без согласия внешнего капитана полностью автономного судна оставить полностью автономное судно раньше, чем поставит его на якорь, ошвартует в безопасном месте, выведет в море или будет сменен другим лоцманом.

4. Присутствие на полностью автономном судне лоцмана не устраняет ответственность внешнего капитана полностью автономного судна за управление полностью автономным судном. Ответственность за вред, причиненный полностью автономному судну в результате ненадлежащей лоцманской проводки полностью автономного судна, определяется в соответствии со статьей 103 настоящего Кодекса.

5. При наличии достаточных оснований для сомнений в правильности рекомендаций лоцмана внешний капитан полностью автономного судна в целях обеспечения безопасности мореплавания вправе отказаться от услуг данного лоцмана. В случае, если лоцманская проводка автономного судна является обязательной, внешний капитан полностью автономного судна должен потребовать заменить лоцмана.

**Статья 106.5. Внешний экипаж автономного судна**

Дистанционное управление автономным судном, оказание помощи в управлении полуавтономным судном капитану полуавтономного судна и экипажу полуавтономного судна осуществляет внешний экипаж автономного судна, в состав которого входят внешний капитан автономного судна и специалисты, имеющие опыт работы в должности капитана или старшего помощника капитана морского судна вместимостью не менее чем 3000 и прошедшие обучение по программе повышения квалификации в области управления автономными судами, или специалисты, имеющие высшее техническое образование и прошедшие обучение по программе профессиональной переподготовки в области управления автономными судами. Требования к квалификации, опыту работы и профессиональной подготовке внешних капитанов автономных судов и специалистов по управлению автономными судами, порядок выдачи капитанами морских портов квалификационных свидетельств внешнего капитана автономного судна и квалификационных свидетельств специалиста по управлению автономными судами, формы указанных свидетельств устанавливаются федеральным органом исполнительной власти в области транспорта в положении о дипломировании членов внешних экипажей автономных морских судов.

**Статья 106.6. Компетентная в области автономного судоходства организация**

1. Компетентная в области автономного судоходства организация должна иметь в своем распоряжении технические средства, необходимые для осуществления управления автономными судами, соответствующие требованиям к техническим средствам по управлению автономными судами, предусмотренным пунктом 2 статьи 24 настоящего Кодекса, а также специалистов по управлению автономными судами, удовлетворяющих требованиям статьи 106 5 настоящего Кодекса, и соответствовать утвержденным Правительством Российской Федерации требованиям к компетентным в области автономного судоходства организациям.

2. Компетентная в области автономного судоходства организация должна иметь свидетельство, выданное российской организацией, уполномоченной на классификацию и освидетельствование судов, подтверждающее соответствие компетентной в области автономного судоходства организации требованиям настоящего Кодекса.

3. Компетентная в области автономного судоходства организация несет ответственность за вред, причиненный автономному судну или третьим лицам в результате ненадлежащего управления автономным судном.

**Статья 106.7. Ответственность за причинение вреда автономным судном**

Владелец автономного судна, собственник автономного судна, компетентная в области автономного судоходства организация, осуществляющая управление автономным судном, производитель оборудования и разработчик программного обеспечения, предназначенных для обеспечения автономного судовождения, несут солидарную ответственность за причинение вреда третьим лицам, а также за причинение вреда морской среде вследствие эксплуатации автономного судна или в связи с эксплуатацией автономного судна.

**Статья 106.8. Правовой статус внешнего капитана автономного судна, члена внешнего экипажа автономного судна**

1. Внешний капитан полуавтономного судна, член внешнего экипажа полуавтономного судна дают рекомендации капитану полуавтономного судна в части режимов работы судовых двигателей и рулевого устройства, маршрута движения полуавтономного судна или осуществляют дистанционное управление полуавтономным судном.

2. Внешний капитан полностью автономного судна при управлении полностью автономным судном является лицом, ответственным за управление полностью автономным судном, и выполняет все функции и обязанности, возложенные законодательством Российской Федерации и международными договорами Российской Федерации на капитана судна по управлению судном, обеспечению безопасности мореплавания, защиты морской среды от загрязнения.

3. Член внешнего экипажа автономного судна подчиняется внешнему капитану автономного судна и несет ответственность за выполнение функций по управлению автономным судном, возложенных на него внешним капитаном автономного судна.

**Статья 106.9. Перевозка груза и (или) пассажиров автономным судном**

1. Перевозка груза и (или) пассажиров автономным судном осуществляется в соответствии с требованиями настоящего Кодекса. Владелец автономного судна, если иное не предусмотрено договором морской перевозки или настоящим Кодексом, несет ответственность за мореходное состояние автономного судна, безопасную перевозку груза и (или) пассажиров в соответствии с договором морской перевозки.

2. Перевозка пассажиров полностью автономными судами не допускается.

## Глава VII. ЗАТОНУВШЕЕ ИМУЩЕСТВО

**Статья 107. Сфера действия настоящей главы**

1. Правила, установленные настоящей главой, применяются к удалению имущества, затонувшего во внутренних морских водах, в территориальном море и исключительной экономической зоне Российской Федерации.

2. К затонувшему имуществу относится затонувшее или севшее на мель судно или часть такого судна, включая имущество, которое находится или находилось на борту такого судна, либо имущество, которое было утеряно с судна и находится на мели, затонуло или дрейфует в море, либо судно,

которое почти затонуло или село на мель или которое может затонуть или сесть на мель, если не будут предприняты меры по оказанию помощи находящемуся в опасности судну или находящемуся на нем имуществу.

3. Под удалением затонувшего имущества понимаются его подъем из воды, транспортировка и уничтожение любым безопасным способом, а также снятие судна с мели.

4. Правила настоящей главы не применяются к удалению затонувшего военного имущества.

5. В случае, если удаление затонувшего имущества в соответствии с главой XX настоящего Кодекса является спасательной операцией, к правилам об установлении вознаграждения и специальной компенсации для спасателей применяются положения главы XX настоящего Кодекса независимо от правил, установленных настоящей главой.

**Статья 108. Сообщение о затонувшем имуществе**

1. Капитан судна и судовладелец обязаны направить капитану ближайшего морского порта сообщение о затонувшем имуществе, содержащее следующие сведения: 1) данные о собственнике затонувшего имущества; 2) точное местонахождение затонувшего судна и (или) иного имущества; 3) тип, размеры и конструкция затонувшего судна и (или) характеристики иного затонувшего имущества; 4) характер повреждений затонувшего судна и его состояние; 5) характер и количество груза; 6) количество и типы нефтепродуктов на борту, в том числе количество и виды бункерного топлива и смазочного масла.

2. В случае направления сообщения о затонувшем имуществе одним из лиц, указанных в пункте 1 настоящей статьи, направление такого сообщения другим лицом не требуется.

3. Сообщение о затонувшем имуществе капитану морского порта может быть сделано любым лицом, обнаружившим затонувшее имущество. В таком случае указывать сведения, предусмотренные Найробийской международной конвенцией об удалении затонувших судов 2007 года, не требуется.

4. Сообщения о затонувшем имуществе учитываются капитаном морского порта в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

5. Капитан морского порта в трехдневный срок со дня получения сообщения, указанного в пункте 1 настоящей статьи, или со дня выявления факта затопления имущества направляет копию такого сообщения или информацию о выявлении факта затопления имущества: 1) в орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации, к побережью которого ближе всего расположено затонувшее имущество; 2) в федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по федеральному государственному экологическому контролю (надзору) в случае, если в сообщении о затонувшем имуществе указаны грузы или вещества, создающие опасность для морской среды; 3) в федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере морского транспорта, в случае, если собственник затонувшего имущества не известен; 4) в государство регистрации затонувшего судна и его собственнику, если он известен.

6. Федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по федеральному государственному экологическому контролю (надзору), указанный в подпункте 2 пункта 5 настоящей статьи, в срок не более десяти рабочих дней со дня поступления сообщения о затонувшем имуществе информирует капитана морского порта о наличии предусмотренных подпунктом 2 пункта 2 статьи 109 настоящего Кодекса оснований для обязательного удаления затонувшего имущества либо об отсутствии угрозы причинения вреда окружающей среде затонувшим имуществом.

7. В случае, если собственник затонувшего имущества не известен: 1) капитан морского порта публикует информацию о сроках, установленных для подачи извещения о намерении приступить к удалению затонувшего имущества, в "Извещениях мореплавателям". В случае, если при этом известно, под каким флагом плавало затонувшее судно, капитан морского порта направляет также соответствующее уведомление в государство регистрации затонувшего судна; 2) органы государственной власти, указанные в подпунктах 1 и 3 пункта 5 настоящей статьи, размещают на своих официальных сайтах в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет" информацию о сроках, установленных для подачи извещения о намерении приступить к удалению затонувшего имущества.

**Статья 109. Удаление имущества, затонувшего во внутренних морских водах, в территориальном море и исключительной экономической зоне Российской Федерации**

1. Удаление имущества, затонувшего во внутренних морских водах, в территориальном море и исключительной экономической зоне Российской Федерации, обеспечивается собственником такого имущества или в случаях, предусмотренных настоящей главой, администрацией морских портов или органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации, к побережью которого ближе всего расположено затонувшее имущество.

2. Собственник затонувшего имущества обязан начать его удаление в трехмесячный срок со дня издания капитаном морского порта распоряжений, предусмотренных соответственно пунктами 2 и 3 статьи 110 настоящего Кодекса, если указанное имущество: 1) создает угрозу безопасности мореплавания, в том числе препятствует работе навигационного оборудования; 2) создает угрозу причинения ущерба морской среде загрязнением.

3. Собственник затонувшего имущества обязан начать его удаление не позднее чем через шесть месяцев со дня издания капитаном морского порта распоряжений, предусмотренных соответственно пунктами 2 и 3 статьи 110 настоящего Кодекса, если указанное имущество: 1) препятствует осуществлению рыболовства и аквакультуре (рыбоводству); 2) затрудняет строительство, реконструкцию, ремонт и эксплуатацию гидротехнических сооружений, подводных кабелей, подводных трубопроводов.

4. В случаях, не указанных в пунктах 2 и 3 настоящей статьи, собственник затонувшего имущества обязан начать его удаление не позднее чем через один год со дня издания капитаном морского порта распоряжений, предусмотренных соответственно пунктами 2 и 3 статьи 110 настоящего Кодекса, за исключением случаев, если отсутствует возможность удаления такого имущества. Отсутствие возможности удаления затонувшего имущества по обращению собственника такого имущества подтверждается федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере морского транспорта, в случаях и порядке, которые установлены Правительством Российской Федерации.

5. Обстоятельства, указанные в пунктах 2 и 3 настоящей статьи, подтверждаются или устанавливаются: 1) капитаном морского порта в отношении случаев, указанных в подпункте 1 пункта 2 или подпункте 2 пункта 3 настоящей статьи; 2) федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по федеральному государственному экологическому контролю (надзору), в отношении случаев, указанных в подпункте 2 пункта 2 настоящей статьи; 3) органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации, к побережью которого ближе всего расположено затонувшее имущество, в отношении случаев, указанных в подпунктах 1 и 2 пункта 3 настоящей статьи.

6. Удаление затонувшего имущества осуществляется на основании документации об удалении затонувшего имущества, согласованной капитаном морского порта.

7. В случае, если основанием для обязательного удаления затонувшего имущества являются обстоятельства, указанные в подпункте 2 пункта 2 настоящей статьи, собственник затонувшего имущества вправе не осуществлять удаление всего затонувшего имущества при условии удаления загрязняющих водные объекты веществ и отсутствия возможности удаления затонувшего имущества.

**Статья 110. Удаление затонувшего имущества его собственником**

1. Собственник затонувшего имущества направляет капитану морского порта извещение о намерении приступить к удалению затонувшего имущества: 1) в течение десяти рабочих дней со дня затопления имущества в случаях, предусмотренных пунктом 2 статьи 109 настоящего Кодекса; 2) в течение одного месяца со дня затопления имущества в случаях, предусмотренных пунктом 3 статьи 109 настоящего Кодекса; 3) в течение шести месяцев со дня затопления имущества в случае, предусмотренном пунктом 4 статьи 109 настоящего Кодекса; 4) в течение одного года в иных случаях, при которых собственник намерен приступить к удалению затонувшего имущества.

2. Капитан морского порта в срок не более чем десять рабочих дней со дня поступления извещения, указанного в пункте 1 настоящей статьи, издает распоряжение об условиях удаления затонувшего имущества.

3. В случае непоступления в сроки, предусмотренные подпунктами 1 - 3 пункта 1 настоящей статьи, от собственника затонувшего имущества извещения о намерении приступить к удалению затонувшего

имущества капитан морского порта не позднее чем через десять рабочих дней со дня истечения указанных сроков издает распоряжение о требовании удалить затонувшее имущество и направляет его собственнику такого имущества. Собственник затонувшего имущества в срок не более чем десять рабочих дней со дня получения такого распоряжения должен уведомить капитана морского порта о намерении приступить к удалению затонувшего имущества.

4. В распоряжении капитана морского порта указываются: 1) наименование собственника, в отношении которого издано распоряжение; 2) описание затонувшего имущества, подлежащего удалению; 3) сроки разработки документации по удалению затонувшего имущества, которые не могут быть более двух месяцев для случаев, указанных в пунктах 2 и 3 статьи 109 настоящего Кодекса, и более шести месяцев для иных случаев; 4) сроки удаления затонувшего имущества, которые определяются с учетом местных природных условий, сложности работ по удалению затонувшего имущества, необходимости в срочном удалении затонувшего имущества, но не могут быть более чем один год; 5) условия удаления затонувшего имущества, обеспечивающие безопасность судоходства и надлежащую работу порта (причала).

5. Распоряжение капитана морского порта об условиях удаления затонувшего имущества может быть оспорено в суде.

6. О завершении удаления затонувшего имущества его собственник в десятидневный срок извещает капитана морского порта, согласовавшего документацию по удалению затонувшего имущества.

7. Срок, предусмотренный распоряжением капитана морского порта об условиях удаления затонувшего имущества для удаления затонувшего имущества, продлевается капитаном морского порта на срок, в течение которого удаление затонувшего имущества было неосуществимо в силу гидрометеорологической, ледовой или навигационной обстановки.

**Статья 111. Удаление затонувшего имущества администрацией морских портов или органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации**

1. Удаление затонувшего имущества осуществляется администрацией морских портов или органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации при наличии обстоятельств, указанных в пунктах 2 и 3 статьи 109 настоящего Кодекса, в случае, если: 1) собственник затонувшего имущества не уведомил капитана морского порта о намерении приступить к удалению затонувшего имущества в сроки, предусмотренные пунктом 3 статьи 110 настоящего Кодекса; 2) в соответствующем реестре судов отсутствует информация о собственнике затонувшего судна либо юридическое лицо, являющееся собственником затонувшего судна, ликвидировано; 3) собственник затонувшего имущества, направивший капитану морского порта извещение о намерении удалить затонувшее имущество или уведомивший его о намерении приступить к удалению затонувшего имущества в соответствии с пунктом 3 статьи 110 настоящего Кодекса, не представил капитану морского порта для согласования документацию по удалению затонувшего имущества в срок, установленный для ее разработки; 4) собственник затонувшего имущества, по обращению которого согласована документация по удалению затонувшего имущества, неоднократно нарушил условия, предусмотренные данной документацией, или просрочил удаление затонувшего имущества на три месяца и более.

2. В случаях, установленных пунктом 1 настоящей статьи, капитан морского порта издает требование об удалении органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации затонувшего имущества в срок не позднее чем тридцать дней со дня истечения сроков или установления обстоятельств, указанных в пункте 1 настоящей статьи, и незамедлительно направляет его в уполномоченный орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации. В случае, если удаление затонувшего имущества обеспечивается администрацией морского порта, издание капитаном морского порта требования об удалении затонувшего имущества не требуется.

3. В случаях, предусмотренных пунктом 1 настоящей статьи, удаление затонувшего имущества обеспечивает: 1) администрация морских портов, если затонувшее имущество находится в акватории морского порта и препятствует безопасному судоходству, в том числе работе навигационного оборудования; 2) орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации в случаях, не указанных в подпункте 1 настоящего пункта.

4. В требовании об удалении органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации затонувшего имущества указываются сведения, предусмотренные пунктом 4 статьи 110 настоящего Кодекса, с учетом следующих особенностей: 1) в случаях, предусмотренных подпунктами 1 - 3 пункта 1 настоящей статьи, вместо собственника затонувшего имущества в таком требовании указывается

орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации, обеспечивающий удаление затонувшего имущества; 2) в случае, предусмотренном подпунктом 4 пункта 1 настоящей статьи, в таком требовании указывается орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации, обеспечивающий удаление затонувшего имущества, и предписывается осуществлять удаление затонувшего имущества в соответствии с согласованной документацией по удалению затонувшего имущества, копия которой прилагается к такому требованию.

5. Администрация морских портов, орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации для целей удаления затонувшего имущества вправе использовать согласованную документацию по удалению затонувшего имущества, подготовленную собственником затонувшего имущества. При необходимости указанные органы вправе изменить указанную документацию в порядке, установленном для ее согласования.

6. Собственник затонувшего имущества, удаление которого осуществляется органами, указанными в пункте 3 настоящей статьи, вправе уведомить капитана морского порта о продолжении удаления затонувшего имущества за свой счет после возмещения понесенных указанными органами затрат на удаление затонувшего имущества.

7. Органы, указанные в пункте 3 настоящей статьи, имеют право требовать возмещения понесенных затрат на удаление затонувшего судна от организации, осуществившей страхование или предоставившей иное финансовое обеспечение ответственности за удаление затонувшего судна в соответствии с главой XIX 2 настоящего Кодекса, или от собственника затонувшего судна (бывшего собственника затонувшего судна, если право собственности на затонувшее судно возникло у субъекта Российской Федерации в соответствии с пунктом 3 статьи 113 настоящего Кодекса).

8. Администрация морских портов имеет право возместить затраты на удаление затонувшего судна за счет продажи затонувшего имущества в части расходов, не покрытых организацией, осуществившей страхование или предоставившей иное финансовое обеспечение ответственности за удаление затонувшего судна в соответствии с главой XIX 2 настоящего Кодекса, или собственником затонувшего судна (бывшим собственником затонувшего судна, если право собственности на затонувшее судно перешло к субъекту Российской Федерации в соответствии с пунктом 3 статьи 113 настоящего Кодекса).

9. Бюджету субъекта Российской Федерации, к побережью которого ближе всего расположено затонувшее имущество, предоставляется субсидия из федерального бюджета на софинансирование расходных обязательств субъекта Российской Федерации по удалению затонувшего имущества. (Особенности применения пункта 9 - Федеральный закон от 30.12.2021 № 470-ФЗ )

10. Софинансирование расходных обязательств субъекта Российской Федерации по удалению затонувшего имущества осуществляется в размере разницы между затратами на удаление затонувшего имущества и доходами от реализации указанного имущества в порядке и на условиях, которые определяются Правительством Российской Федерации. Такое софинансирование осуществляется в отношении затонувшего имущества, включенного в перечень затонувшего имущества, удаление которого является обязательным в соответствии с пунктами 2 и 3 статьи 109 настоящего Кодекса, утверждаемый федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, по согласованию с субъектом Российской Федерации, к побережью которого ближе всего расположено затонувшее имущество. (Особенности применения пункта 10 - Федеральный закон от 30.12.2021 № 470-ФЗ )

11. Правила разработки и утверждения перечня затонувшего имущества, предусмотренного пунктом 10 настоящей статьи, утверждаются Правительством Российской Федерации.

**Статья 112. Документация по удалению затонувшего имущества**

1. Удаление затонувшего имущества осуществляется на основании документации по удалению затонувшего имущества (далее также в настоящей статье - документация), которая содержит описание способа и средств удаления затонувшего имущества, последовательность действий и требования к безопасности их проведения.

2. Требования к составу и содержанию документации по удалению затонувшего имущества, а также критерии оценки такой документации устанавливаются федеральным органом исполнительной власти в области транспорта по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере изучения, использования, воспроизводства и охраны природных ресурсов.

3. Документация по удалению затонувшего имущества разрабатывается собственником затонувшего имущества на основании распоряжения капитана морского порта об условиях удаления затонувшего имущества или распоряжения капитана морского порта о требовании удалить затонувшее имущество либо органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации или администрацией морских портов в случаях, когда в соответствии со статьей 111 настоящего Кодекса ими обеспечивается удаление затонувшего имущества.

4. Документация по удалению затонувшего имущества до ее согласования капитаном морского порта направляется лицом, обязанным осуществить удаление затонувшего имущества, в федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по федеральному государственному экологическому контролю (надзору). Указанный федеральный орган исполнительной власти оценивает документацию на соответствие критериям, предусмотренным пунктом 2 настоящей статьи, в течение пятнадцати рабочих дней со дня поступления и выдает обязательные для исполнения требования по предотвращению вреда морской среде, если исполнение документации по удалению затонувшего имущества может причинить такой вред, или направляет уведомление об отсутствии замечаний к документации. В случае поступления уведомления об отсутствии замечаний к документации или ненаправления указанным федеральным органом исполнительной власти в установленный срок обязательных для исполнения требований по предотвращению вреда морской среде документация по удалению затонувшего имущества считается согласованной.

5. Капитан морского порта в срок не более чем десять рабочих дней со дня поступления документации по удалению затонувшего имущества согласовывает указанную документацию или отказывает в ее согласовании и уведомляет лицо, представившее такую документацию, о принятом решении. Копия документации остается на хранении у капитана морского порта до завершения удаления затонувшего имущества.

6. Капитан морского порта отказывает в согласовании документации по удалению затонувшего имущества в случае, если: 1) не соблюдены условия, содержащиеся в распоряжении капитана морского порта об условиях удаления затонувшего имущества или распоряжении капитана морского порта о требовании удалить затонувшее имущество; 2) не выполнены требования, указанные в пункте 4 настоящей статьи, либо документация не согласована в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи.

**Статья 113. Права собственности на затонувшее имущество**

1. Собственник затонувшего судна, не представивший в установленный срок капитану морского порта документацию по удалению затонувшего имущества либо не осуществивший удаление затонувшего имущества в сроки, установленные в статье 109 настоящего Кодекса, утрачивает право собственности на затонувшее судно. Лицо, утратившее право собственности на затонувшее судно, вправе восстановить право собственности на такое судно в суде. В случае восстановления в суде права собственности на затонувшее судно собственник затонувшего судна обязан возместить органам, указанным в пункте 3 статьи 111 настоящего Кодекса, понесенные ими затраты на удаление затонувшего имущества.

2. Капитан морского порта в случае обнаружения просрочки представления документации по удалению затонувшего имущества, являющегося затонувшим судном, либо просрочки удаления такого затонувшего имущества более чем на три месяца, а также в случае, предусмотренном пунктом 6 настоящей статьи, исключает затонувшее судно из соответствующего реестра судов. При этом согласие судовладельца не требуется. Указанное судно не подлежит государственной регистрации. Если затонувшее судно зарегистрировано под флагом иностранного государства, то капитан морского порта направляет в государство регистрации затонувшего судна извещение о необходимости исключения затонувшего судна из государственного реестра этого государства. В случае, если по истечении тридцати календарных дней не получен ответ от государства регистрации затонувшего судна, такое судно считается исключенным из реестра государственной регистрации затонувших судов, о чем капитан морского порта направляет уведомление государству регистрации затонувшего судна.

3. Право собственности на затонувшее судно после исключения затонувшего судна из соответствующего реестра судов возникает у субъекта Российской Федерации, к побережью которого ближе всего расположено затонувшее судно.

4. Об исключении затонувшего судна из соответствующего реестра судов капитан морского порта в десятидневный срок уведомляет орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации, при этом приводится описание затонувшего судна.

5. Лицо, являющееся собственником затонувшего имущества на день его затопления, несет ответственность по обязательствам, связанным с затонувшим имуществом до его затопления, по обязательствам, возникшим в результате затопления имущества, а также в связи с расходами на его удаление вне зависимости от прекращения прав на затонувшее имущество, за исключением случаев, если такое имущество находится в собственности Российской Федерации.

6. В случае, если в соответствующем реестре судов отсутствует информация о собственнике затонувшего судна либо собственником затонувшего судна являлось юридическое лицо, которое ликвидировано, такое судно с момента исключения из соответствующего реестра судов считается собственностью субъекта Российской Федерации, к побережью которого ближе всего расположено затонувшее судно.

7. На отношения, связанные с удалением затонувшего имущества, не распространяются требования законодательства в области обращения с отходами. Лицензия на удаление затонувшего имущества не требуется.

**Статья 114. Случайно поднятое затонувшее имущество**

1. Лицо, случайно поднявшее затонувшее имущество, обязано незамедлительно заявить о случайно поднятом имуществе в полицию или в орган местного самоуправления.

2. Лицо, случайно поднявшее затонувшее имущество, имеет право требовать от собственника затонувшего имущества вознаграждение за поднятие затонувшего имущества в соответствии с гражданским законодательством, но не менее чем в размере затрат на его удаление.

**Статья 114.1. Морская линия**

1. Под морской линией понимается сообщение между морскими портами, при котором перевозки судами грузов и (или) пассажиров и их багажа осуществляются на регулярной основе по расписанию.

2. Морская линия подлежит регистрации.

3. Перевозчик принимает к перевозке на морской линии грузы и (или) пассажиров и их багаж на условиях перевозки на морской линии, предусмотренных статьей 114 4 настоящего Кодекса.

**Статья 114.2. Регистрация морской линии, продление регистрации и снятие с регистрационного учета морской линии**

1. Порядок регистрации морской линии, продления регистрации и снятия с регистрационного учета морской линии устанавливается положением о морских линиях, утверждаемым федеральным органом исполнительной власти в области транспорта (далее - положение о морских линиях).

2. Регистрация морской линии осуществляется на основании заявления перевозчика, эксплуатирующего суда, которые планируется использовать на морской линии, на праве собственности либо иных законных основаниях. Заявление подается перевозчиком или уполномоченным им лицом в федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере морского и речного транспорта (далее в настоящей статье - орган регистрации морских линий), в соответствии с настоящей статьей , в том числе с использованием федеральной государственной информационной системы "Единый портал государственных и муниципальных услуг (функций)" (далее - единый портал) .(В редакции Федерального закона от 31.07.2025 № 304-ФЗ ) Регистрация морской линии осуществляется органом регистрации морских линий в срок, не превышающий пяти рабочих дней со дня получения от перевозчика или уполномоченного им лица заявления о регистрации морской линии, посредством внесения записи о регистрации в единый реестр морских линий. Порядок ведения единого реестра морских линий, в том числе состав включаемых в него сведений, определяется положением о морских линиях.(В редакции Федерального закона от 31.07.2025 № 304-ФЗ )

3. Сведения, содержащиеся в едином реестре морских линий, подлежат размещению органом регистрации морских линий на его официальном сайте в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет" и должны быть доступны для ознакомления без взимания платы.

4. Заявление о регистрации морской линии должно содержать сведения: 1) о перевозчике (в отношении юридического лица - наименование, адрес в пределах его места нахождения, номер

телефона и (если имеется) адрес электронной почты, в отношении индивидуального предпринимателя - фамилия, имя, отчество, номер телефона и (если имеется) адрес электронной почты); 2) о типах и количестве судов, планируемых для использования на морской линии; 3) перечень морских портов, обязательных и необязательных для захода судов на морской линии; 4) планируемое расписание морской линии; 5) срок, на который осуществляется регистрация морской линии, предлагаемое наименование морской линии.

5. К заявлению о регистрации морской линии прилагаются документы, перечень которых определяется положением о морских линиях.

6. Регистрация морской линии осуществляется на любой срок, но не менее шести месяцев или на срок, равный периоду навигации в одном из морских портов морской линии, если такой период составляет менее шести месяцев.

7. Отказ в регистрации морской линии допускается в случае: 1) представления заявления о регистрации морской линии с нарушением требований, предусмотренных пунктом 4 настоящей статьи; 2) представления заявления о регистрации морской линии лицом, не имеющим прав на использование указанных в этом заявлении судов; 3) недостоверности сведений, содержащихся в заявлении о регистрации морской линии или прилагаемых к нему документах.

8. Решение об отказе в регистрации морской линии должно содержать основания отказа с обязательной ссылкой на случаи, предусмотренные пунктом 7 настоящей статьи.

9. Решение об отказе в регистрации морской линии принимается органом регистрации морских линий в срок, предусмотренный для регистрации морской линии, размещается в течение суток со дня принятия такого решения на его официальном сайте в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет" и направляется перевозчику, в том числе с использованием единого портала .(В редакции Федерального закона от 31.07.2025 № 304-ФЗ )

10. Перевозчик, по заявлению которого зарегистрирована морская линия, со дня ее регистрации признается оператором морской линии.

11. Продление регистрации морской линии осуществляется на основании заявления оператора морской линии в порядке, установленном положением о морских линиях.

**Статья 114.3. Снятие морской линии с регистрационного учета**

1. Снятие морской линии с регистрационного учета осуществляется на основании: 1) заявления оператора морской линии об окончании функционирования морской линии, представленного в орган регистрации морских линий не позднее срока, предусмотренного положением о морских линиях; 2) решения органа регистрации морских линий в случаях, предусмотренных пунктом 3 настоящей статьи.

2. Снятие морской линии с регистрационного учета осуществляется автоматически по окончании срока ее регистрации в случае непредставления в срок, предусмотренный положением о морских линиях, заявления о продлении регистрации морской линии.

3. Снятие морской линии с регистрационного учета на основании решения органа регистрации морских линий допускается при наличии у указанного органа подтвержденной в порядке, установленном положением о морских линиях, информации о том, что оператором морской линии: 1) не размещены на его официальном сайте в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет" расписание морской линии и (или) информация о стоимости перевозок на морской линии с учетом положений пункта 6 статьи 114 4 настоящего Кодекса в порядке, установленном положением о морских линиях; 2) систематически (два раза и более в течение срока регистрации морской линии) не соблюдается расписание морской линии с учетом допустимого отклонения от расписания в соответствии с пунктом 4 статьи 114 4 настоящего Кодекса; 3) систематически (два раза и более в течение срока регистрации морской линии) не обеспечивается перевозка, предусмотренная пунктом 7 статьи 114 4 настоящего Кодекса.(Дополнение подпунктом - Федеральный закон от 04.08.2023 № 418-ФЗ )

4. Не являются основанием для снятия морской линии с регистрационного учета нарушения, предусмотренные пунктом 3 настоящей статьи, произошедшие вследствие обстоятельств непреодолимой силы, которые оператор морской линии не мог предотвратить, в том числе явлений стихийного характера и военных действий.

5. Морская линия считается снятой с регистрационного учета со дня внесения соответствующей записи об этом в единый реестр морских линий.

**Статья 114.4. Условия перевозки на морской линии**

1. Стоимость перевозки грузов, пассажиров и их багажа на морской линии определяется оператором морской линии.

2. Морская линия функционирует на основании расписания. Расписание морской линии устанавливается оператором морской линии на срок не менее чем ближайшие три месяца. Оператор морской линии вправе вносить изменения в расписание морской линии по истечении трех месяцев с начала функционирования морской линии.

3. В расписании морской линии указываются перечень морских портов, обязательных для захода судов на морской линии, планируемая последовательность захода судов в морские порты, планируемые даты захода судов, используемых на морской линии, в морской порт назначения.

4. Допустимое отклонение от расписания морской линии, в том числе связанное с заменой судна, используемого на морской линии, или с техническим состоянием такого судна, не должно превышать четверо суток.

5. Оператор морской линии имеет право на замену судна, используемого на морской линии, по своему усмотрению при условии соблюдения условий перевозки на морской линии, установленных настоящей статьей.

6. Расписание морской линии, информация о предельной стоимости перевозки пассажиров и их багажа между портами, обязательными для захода судов на морской линии, и предельной стоимости перевозки единицы груза, принимаемой оператором морской линии к перевозке между портами, обязательными для захода судов на морской линии, размещаются оператором морской линии на своем официальном сайте в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет" и должны быть доступны для ознакомления без взимания платы.

7. При прочих равных условиях обеспечивается в первоочередном порядке перевозка грузов северного завоза первой категории и второй категории в каботаже. Понятие "грузы северного завоза" употребляется в значении, которое определено Федеральным законом "О северном завозе" .
(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 04.08.2023 № 418-ФЗ )

## Глава VIII. ДОГОВОР МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА

**Статья 115. Определение и виды договора морской перевозки груза**

1. По договору морской перевозки груза перевозчик обязуется доставить груз, который ему передал или передаст отправитель, в порт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (далее - получатель), отправитель или фрахтователь обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (фрахт).

2. Договор морской перевозки груза может быть заключен: 1) с условием предоставления для морской перевозки груза всего судна, части его или определенных судовых помещений (чартер); 2) без такого условия.

3. Перевозчиком является лицо, которое заключило договор морской перевозки груза с отправителем или фрахтователем или от имени которого заключен такой договор.

4. Фрахтователем является лицо, которое заключило договор морской перевозки груза, указанный в подпункте 1 пункта 2 настоящей статьи.

5. Отправителем является лицо, которое заключило договор морской перевозки груза, указанный в подпункте 2 пункта 2 настоящей статьи, а также любое лицо, которое сдало груз перевозчику от своего имени.

**Статья 116. Применение правил, установленных настоящей главой**

Правила, установленные настоящей главой, применяются, если соглашением сторон не установлено иное. В случаях, прямо указанных в настоящей главе, соглашение сторон, не соответствующее правилам, установленным настоящей главой, ничтожно.

**Статья 117. Форма договора морской перевозки груза**

1. Договор морской перевозки груза заключается в письменной форме, в том числе в форме электронного документа (далее - электронный договор морской перевозки груза).(В редакции Федерального закона от 10.07.2023 № 294-ФЗ )

2. Наличие и содержание договора морской перевозки груза могут подтверждаться чартером, коносаментом или коносаментом, сформированным в форме электронного документа (далее - электронный коносамент), либо другими письменными доказательствами.(В редакции Федерального закона от 10.07.2023 № 294-ФЗ )

3. Форматы и формы электронного договора морской перевозки груза и электронного коносамента утверждаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по контролю и надзору за соблюдением законодательства о налогах и сборах, по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области транспорта. Электронный договор морской перевозки груза и электронный коносамент подписываются усиленной квалифицированной электронной подписью или усиленной неквалифицированной электронной подписью, сертификат ключа проверки которой создан и используется в инфраструктуре, обеспечивающей информационно-технологическое взаимодействие информационных систем, используемых для предоставления государственных и муниципальных услуг в электронной форме, в установленном Правительством Российской Федерации порядке и при условии организации взаимодействия физического лица с такой инфраструктурой с применением прошедших в установленном порядке процедуру оценки соответствия средств защиты информации.(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 10.07.2023 № 294-ФЗ )

4. Электронный договор морской перевозки груза и электронный коносамент подлежат направлению в государственную информационную систему электронных перевозочных документов, предусмотренную Федеральным законом от 8 ноября 2007 года № 259-ФЗ "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта" (далее - государственная информационная система электронных перевозочных документов). Порядок обмена электронными договорами морской перевозки груза и электронными коносаментами, сведениями, содержащимися в них, между перевозчиком и отправителем, а также порядок направления электронных договоров морской перевозки груза и электронных коносаментов и сведений, содержащихся в них, в государственную информационную систему электронных перевозочных документов устанавливается Правительством Российской Федерации.(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 10.07.2023 № 294-ФЗ )

**Статья 118. Долгосрочный договор об организации морских перевозок грузов и его соотношение с договором морской перевозки груза**

1. Перевозчик и грузовладелец при осуществлении систематических морских перевозок грузов 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 соглашение 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. Условия долгосрочного договора об организации морских перевозок грузов, не включенные в коносамент, не являются обязательными для третьего лица, если оно не является фрахтователем.

**Статья 119. Соотношение чартера и коносамента**

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

**Статья 120. Содержание чартера**

Чартер должен содержать наименование сторон, название судна, указание на род и вид груза, размер фрахта, наименование места погрузки груза, а также наименование места назначения или направления судна. По соглашению сторон в чартер могут быть включены иные условия и оговорки. Чартер подписывается перевозчиком и фрахтователем или их представителями.

**Статья 121. Уступка прав по чартеру**

При перевозке груза по чартеру фрахтователь вправе с согласия перевозчика уступать свои права по договору морской перевозки груза третьим лицам. Фрахтователь, а также третье лицо, которому он

уступил свои права, несет перед перевозчиком солидарную ответственность за неисполнение договора морской перевозки груза.

**Статья 122. Применение правил, установленных настоящей главой, к перевозкам грузов в каботаже**

Правила, установленные настоящей главой, применяются к перевозкам грузов в каботаже, за исключением правил, установленных статьями 167, 170 и пунктом 2 статьи 171 настоящего Кодекса.

**Статья 123. Временное прекращение или ограничение приема грузов для перевозок**

1. При явлениях стихийного характера, крушениях и авариях, вызвавших перерыв в движении, и объявлении карантина прием грузов может быть временно прекращен или ограничен распоряжением капитана морского порта с немедленным уведомлением федерального органа исполнительной власти в области транспорта, который устанавливает срок действия временного прекращения или ограничения приема грузов для перевозок.(В редакции федеральных законов от 14.06.2011 № 141-ФЗ ; от 23.07.2013 № 225-ФЗ )

2. О временном прекращении или об ограничении приема грузов для перевозок капитан морского порта немедленно уведомляет отправителей грузов, при перевозках грузов в прямом смешанном или прямом водном сообщении и организации транспорта других видов.(В редакции Федерального закона от 23.07.2013 № 225-ФЗ )

**Статья 124. Мореходное состояние судна**

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 (за исключением полностью автономного судна) 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. При перевозке груза на автономном судне перевозчик обязан укомплектовать внешний экипаж автономного судна для безопасного управления автономным судном.(В редакции Федерального закона от 10.07.2023 № 294-ФЗ )

2. Перевозчик не несет ответственность за немореходное состояние судна, если докажет, что немореходное состояние судна было вызвано недостатками, которые не могли быть обнаружены при проявлении им должной заботливости (скрытыми недостатками).

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

**Статья 125. 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 126. Порт погрузки**

1. Перевозчик обязан подать судно в указанный в чартере порт погрузки или в указанный фрахтователем порт в соответствии с условиями чартера. Фрахтователь обязан указать безопасный порт погрузки.

2. В случае, если порт погрузки не указан фрахтователем или указан им несвоевременно либо указан порт погрузки, не являющийся безопасным, перевозчик вправе отказаться от исполнения договора морской перевозки груза и потребовать возмещения убытков.

**Статья 127. 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. Фрахтователь может потребовать, чтобы судно было поставлено в другое место погрузки груза за его счет.

2. При перевозке груза на морской линии место погрузки груза определяется перевозчиком. Перевозчик извещает отправителя о месте погрузки груза, если погрузка груза проводится в необычном для данного порта месте погрузки груза.(В редакции Федерального закона от 03.07.2016 № 282-ФЗ )

**Статья 128. 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 129. 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, при отсутствии соглашения обычаями данного порта.

3. В случае, если судно не готово к погрузке груза в указанное в уведомлении время, уведомление о готовности судна к погрузке груза считается неподанным и убытки, причиненные в связи с этим фрахтователю, подлежат возмещению перевозчиком.

**Статья 130. Сталийное время**

1. Срок, в течение которого перевозчик предоставляет судно для погрузки груза и держит его под погрузкой груза без дополнительных к фрахту платежей (сталийное время), 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 подачи 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.(Пункт утратил силу - Федеральный закон от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

**Статья 131. Контрсталийное время**

1. По окончании сталийного времени соглашением сторон может быть установлено дополнительное время ожидания (контрсталийное время). При отсутствии соглашения сторон продолжительность контрсталийного времени определяется 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. (Пункт утратил силу - Федеральный закон от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

**Статья 132. Плата за контрсталийное время**

Размер платы, причитающейся перевозчику за простой судна в течение контрсталийного времени (демередж), определяется соглашением сторон, при отсутствии соглашения согласно ставкам, обычно принятым в соответствующем порту. В случае отсутствия таких ставок размер платы за простой судна определяется расходами на содержание судна и его экипажа.

**Статья 133. Плата за досрочное окончание погрузки груза**

Размер платы, причитающейся фрахтователю за окончание погрузки груза до истечения сталийного времени (диспач), определяется соглашением сторон. При отсутствии соглашения сторон диспач исчисляется в размере одной второй демереджа.(Статья в редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

**Статья 134. 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 135. Возмещение убытков за задержку судна**

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

**Статья 136. 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 137. 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 138. Палубный груз**

1. Перевозчик имеет право перевозить груз на палубе только в соответствии с соглашением между перевозчиком и отправителем, законом или иными правовыми актами Российской Федерации либо обычаями делового оборота.

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 правил, установленных пунктом 1 настоящей статьи, или в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи перевозчик не может ссылаться на соглашение о перевозке груза на палубе, перевозчик несет ответственность за утрату, повреждение груза или просрочку его доставки, вызванные исключительно перевозкой груза на палубе, несмотря на правила, установленные статьями 166 и 167 настоящего Кодекса. Предел ответственности перевозчика определяется в соответствии с правилами, установленными статьей 170 или статьей 172 настоящего Кодекса, в зависимости от обстоятельств.

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 172 настоящего Кодекса.

**Статья 139. 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 обязательные требования или для которых установлены технические условия, должны соответствовать им. Такие требования применяются также и к предъявляемым отправителем контейнерам.(В редакции Федерального закона от 19.07.2011 № 248-ФЗ )

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 140. Замена груза**

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

**Статья 141. Документы, касающиеся груза**

Отправитель должен своевременно передать перевозчику все требуемые в соответствии с портовыми, таможенными, санитарными или иными административными правилами касающиеся груза документы и несет ответственность перед перевозчиком за убытки, причиненные вследствие несвоевременной передачи, недостоверности или неполноты таких документов.

**Статья 141.1. Применение правил к выгрузке груза в порту его выгрузки**

Правила, установленные статьями 126, 127, 129 - 133 и 135 настоящего Кодекса, соответственно применяются к выгрузке груза в порту его выгрузки.(Дополнение статьей - Федеральный закон от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

**Статья 142. 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 144 настоящего Кодекса.

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 143. Выдача иного документа вместо коносамента**

Отправитель вправе потребовать от перевозчика выдачи вместо коносамента морской накладной или иного подтверждающего прием груза для перевозки документа. К таким документам применяются правила, установленные настоящим параграфом, за исключением правил, касающихся коносамента как товарораспорядительного документа и установленных абзацем вторым пункта 2 статьи 144, статьями 146 - 148 и пунктом 2 статьи 149 настоящего Кодекса.

**Статья 144. Содержание коносамента**

1. В коносамент должны быть 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. По соглашению сторон в коносамент могут быть включены иные данные и оговорки. Коносамент, подписанный капитаном судна, считается подписанным от имени перевозчика.

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 должны быть указаны дата погрузки груза или даты погрузки груза. 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. 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 145. 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 146. 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 о его выдаче приказу отправителя или получателя, считается выданным приказу отправителя.

**Статья 147. 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 148. Передача коносамента**

Коносамент передается с соблюдением следующих правил: именной коносамент может передаваться по именным передаточным надписям или в иной форме в соответствии с правилами, установленными для уступки требования; ордерный коносамент может передаваться по именным или бланковым передаточным надписям; коносамент на предъявителя может передаваться посредством простого вручения.

**Статья 149. Право распоряжения грузом**

1. Отправитель имеет право распоряжаться грузом до выдачи его получателю либо передачи такого права получателю или третьему лицу. При передаче права распоряжения грузом получателю или третьему лицу отправитель обязан уведомить перевозчика об этом.

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 правил, установленных статьями 155 и 156 настоящего Кодекса.

**Статья 150. Обязанности перевозчика в отношении груза**

1. Перевозчик с момента принятия груза для перевозки до момента его выдачи надлежаще и старательно должен грузить, обрабатывать, укладывать, перевозить, хранить груз, заботиться о нем и выгружать 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 и на грузовых местах, перевозчик должен заботиться о грузе в соответствии с такими указаниями.

3. Соглашение сторон, противоречащее пункту 1 настоящей статьи, ничтожно.

**Статья 151. Опасный груз**

1. В случае, если груз, легко воспламеняющийся, взрывчатый или опасный по своей природе, сдан под неправильным наименованием и при приеме груза перевозчик 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 убытков. 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 ведома и согласия перевозчика груз, указанный в пункте 1 настоящей статьи, станет опасным для судна, другого груза или находящихся на судне людей, перевозчик вправе в зависимости от обстоятельств выгрузить, уничтожить или обезвредить такой 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 152. Срок и маршрут перевозки груза**

Перевозчик обязан доставить груз в срок и маршрутом, которые установлены соглашением сторон, при отсутствии соглашения в срок, который разумно требовать от заботливого перевозчика с учетом конкретных обстоятельств, и обычным маршрутом.

**Статья 153. Препятствия заходу судна в порт назначения**

1. В случае, если вследствие запрещения соответствующих властей, стихийных явлений или иных причин, не зависящих от перевозчика, судно не может зайти в порт назначения, перевозчик обязан немедленно уведомить об этом отправителя или фрахтователя либо управомоченное распоряжаться грузом лицо, 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 отправителя или фрахтователя либо управомоченного распоряжаться грузом лица о том, как поступить с грузом, перевозчик вправе выгрузить груз в одном из ближайших портов по своему усмотрению либо возвратить груз в порт отправления в зависимости от того, что, по мнению перевозчика , представляется более выгодным для отправителя или фрахтователя либо управомоченного распоряжаться грузом лица.(В редакции Федерального закона от 10.07.2023 № 294-ФЗ )

3. В случае, если для перевозки груза предоставлено не все судно, перевозчик должен выгрузить груз, который не может быть доставлен в порт назначения, в другом порту в соответствии с распоряжением отправителя или фрахтователя либо управомоченного распоряжаться грузом лица. При неполучении такого распоряжения в течение трех суток с момента отправки уведомления перевозчиком перевозчик вправе выгрузить груз в одном из ближайших портов по своему усмотрению и сообщить об этом отправителю или фрахтователю либо управомоченному распоряжаться грузом лицу. Перевозчик вправе поступить так и в случае, если полученное им распоряжение нельзя выполнить без причинения ущерба владельцам других находящихся на судне грузов.(В редакции Федерального закона от 10.07.2023 № 294-ФЗ )

4. Перевозчик имеет право на возмещение расходов, связанных с ожиданием распоряжения отправителя или фрахтователя либо управомоченного распоряжаться грузом лица в течение разумного срока, и расходов на груз, а также на фрахт в размере, пропорциональном фактически пройденному судном расстоянию.

**Статья 154. Отказ перевозчика от исполнения договора морской перевозки груза**

В случае, если стоимость погруженного груза не покрывает фрахт и другие 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 и возмещения произведенных перевозчиком за счет груза других расходов. Выгрузка груза осуществляется за счет отправителя или фрахтователя.

**Статья 155. 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, установленного для погрузки груза, либо до выхода судна в рейс, в зависимости 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, при наличии простоя 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 156. Отказ от исполнения договора морской перевозки груза каждой из его 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) военные или иные действия, создающие угрозу захвата судна или груза; 2) блокада места отправления или места назначения; 3) задержание судна по распоряжению соответствующих властей по причинам, не зависящим от сторон договора морской перевозки груза; 4) привлечение судна для государственных нужд; 5) запрещение соответствующими властями 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 предвидится кратковременная. 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 157. 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: судно погибнет или будет насильственно захвачено; судно будет признано непригодным к плаванию; погибнет груз, индивидуально определенный; погибнет груз, определенный родовыми признаками, после сдачи его для погрузки 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 158. Лицо, имеющее право на получение груза**

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

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

**Статья 159. Сдача груза на хранение**

1. В случае, если для перевозки груза предоставлено не все судно и 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 на склад или в иное надежное место за счет и на риск управомоченного распоряжаться грузом лица с уведомлением об этом отправителя или фрахтователя, а также получателя, когда он известен перевозчику.

2. При предоставлении всего судна для перевозки груза 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 управомоченного распоряжаться грузом лица. 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 управомоченное распоряжаться грузом лицо не уплатит перевозчику все причитающиеся за данную 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 перевозчиком 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 160. 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, которые установлены гражданским законодательством Российской Федерации.

5. Вырученная от продажи груза сумма за вычетом причитающихся перевозчику сумм в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи и связанных с продажей груза разумных 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 161. 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 162. Заявление об утрате или о 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.(В редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

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 163. 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 164. 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. 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 165. Фрахт за груз, утраченный при его перевозке**

1. За груз, утраченный при его перевозке, фрахт не взимается и, если он уплачен вперед, возвращается. В случае, если утраченный груз окажется впоследствии спасенным, 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, и протяженности всего пути обусловленного рейса судна, а также соотношение расходов, затрат времени и труда, опасностей, которые связаны с пройденным судном с грузом расстоянием, и тех, которые обычно приходятся на оставшуюся часть пути.

2. За груз, погибший или поврежденный вследствие его естественных свойств или зависящих от отправителя обстоятельств, фрахт уплачивается полностью.

**Статья 166. Ответственность перевозчика**

1. Перевозчик не несет ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки 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) любых мер по спасанию людей или разумных мер по спасанию имущества на море; 4) пожара, возникшего не по вине перевозчика; 5) действий или распоряжений соответствующих властей (задержания, ареста, карантина и других); 6) военных действий и народных волнений; 7) действия или бездействия отправителя или получателя; 8) скрытых недостатков груза, его свойств или естественной убыли; 9) незаметных по наружному виду недостатков тары и упаковки груза; 10) недостаточности или неясности марок; 11) забастовок или иных обстоятельств, вызвавших приостановление либо ограничение работы полностью или частично; 12) иных обстоятельств, возникших не по вине перевозчика, его работников или агентов.

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 разумный срок, который требуется от заботливого перевозчика с учетом конкретных обстоятельств.

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, управомоченному на получение груза, в течение тридцати календарных дней по истечении установленного пунктом 2 настоящей статьи срока выдачи груза.

4. Перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки груза либо за просрочку его доставки с момента принятия груза для перевозки до момента его выдачи.

**Статья 167. Навигационная ошибка**

Перевозчик не несет ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки груза либо за просрочку его доставки, за исключением груза, перевозимого в каботаже, если докажет, что утрата, повреждение или просрочка произошли вследствие действия или бездействия в судовождении или управлении судном капитана судна, других членов экипажа судна либо лоцмана (навигационная ошибка).

**Статья 168. Освобождение перевозчика от ответственности при наличии признаков, свидетельствующих о сохранности груза**

Перевозчик не несет ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки груза, прибывшего в порт назначения в исправных грузовых помещениях с исправными пломбами отправителя, доставленного в исправной таре без следов вскрытия в пути, а также перевозившегося в сопровождении представителя отправителя или получателя, если получатель не докажет, что утрата или повреждение принятого для перевозки груза произошли по вине перевозчика.

**Статья 169. Исчисление размера ответственности перевозчика за утрату или повреждение груза**

1. Перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки 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. За перевозку груза с объявленной ценностью с отправителя или получателя взимается дополнительная плата, размер которой определяется договором морской перевозки груза. Перевозчик также возвращает полученный им фрахт, если фрахт не входит в стоимость утраченного или поврежденного груза.

2. Общая сумма, подлежащая возмещению, исчисляется исходя из стоимости груза в том месте и в тот день, в которые груз был выгружен или должен был быть выгружен с судна в соответствии с

договором морской перевозки груза. Стоимость груза определяется исходя из цены, определенной на биржевых торгах, или, если нет такой цены, исходя из существующей рыночной цены, а если нет ни той, ни другой цены, исходя из обычной стоимости грузов того же рода и качества.(В редакции Федерального закона от 21.11.2011 № 327-ФЗ ) 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 170. 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 в зависимости от того, какая сумма выше.

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 171. Требования к перевозчику, его работникам и агентам**

1. Правила об ответственности перевозчика и правила об ограничении ее, установленные статьями 166 и 170 настоящего Кодекса, применяются к любому требованию к перевозчику в связи с утратой или повреждением принятого для перевозки груза либо просрочкой его доставки, на который распространяется договор морской перевозки груза, независимо от того, вытекает требование из договора или обязательств вследствие причинения вреда.

2. В случае, если требование в связи с утратой или повреждением принятого для перевозки груза либо просрочкой его доставки предъявлено к работнику или агенту перевозчика, такой работник или агент имеет право воспользоваться правилами об ответственности и правилами об ограничении ее, на которые вправе ссылаться перевозчик, если докажет, что он действовал в пределах своих обязанностей (полномочий).

3. За исключением случая, предусмотренного статьей 172 настоящего Кодекса, суммы, которые могут быть взысканы с перевозчика, его работников и агентов, не должны превышать в совокупности пределы ответственности, предусмотренные статьей 170 настоящего Кодекса.

**Статья 172. Утрата права на ограничение ответственности**

1. Перевозчик не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное статьей 170 настоящего Кодекса, 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.

2. Работник и агент перевозчика не имеют права на ограничение ответственности, предусмотренное пунктом 2 статьи 171 настоящего Кодекса, если доказано, что утрата или повреждение принятого для перевозки груза либо просрочка его доставки явились результатом их собственных действий или собственного бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности.

**Статья 173. Ответственность фактического перевозчика**

1. В случае, если осуществление перевозки груза или ее части поручено фактическому перевозчику, если даже это допустимо условиями договора морской перевозки груза, перевозчик тем не менее

несет ответственность за всю перевозку груза в соответствии с правилами, установленными настоящим параграфом. В отношении перевозки груза, осуществленной фактическим перевозчиком, перевозчик несет ответственность за действия или бездействие фактического перевозчика, его работников и агентов, действовавших в пределах своих обязанностей (полномочий). Фактическим перевозчиком является любое лицо, которому перевозчиком поручено осуществление перевозки груза или ее части, и любое другое лицо, которому поручено такое осуществление перевозки груза.

2. В соответствии с соглашением между перевозчиком и фактическим перевозчиком правила, установленные настоящим параграфом об ответственности перевозчика, применяются также к ответственности фактического перевозчика за осуществленную им перевозку груза. Правила, установленные пунктами 2 и 3 статьи 171 и пунктом 2 статьи 172 настоящего Кодекса, применяются в случае достижения соглашения, предусмотренного абзацем первым настоящего пункта, также при предъявлении требования к работнику или агенту фактического перевозчика.

3. Любое соглашение, в соответствии с которым перевозчик принимает на себя обязательства, не предусмотренные установленными настоящей главой правилами, или отказывается от прав, предоставляемых установленными настоящей главой правилами, распространяется на фактического перевозчика только в случае, если он дал на это согласие в письменной форме. Независимо от наличия или отсутствия такого согласия фактического перевозчика перевозчик тем не менее остается связанным обязательствами или отказом от прав, вытекающими из такого соглашения.

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

5. Суммы, которые могут быть взысканы с перевозчика и фактического перевозчика за утрату или повреждение принятого для перевозки груза либо просрочку его доставки, не должны в совокупности превышать пределы ответственности, предусмотренные настоящим параграфом.

6. Правила, установленные настоящим параграфом, не затрагивают право регресса перевозчика и фактического перевозчика друг к другу.

**Статья 174. 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 правилами, установленными настоящим параграфом об ответственности перевозчика.

**Статья 175. Соглашение об освобождении перевозчика от ответственности или уменьшении пределов его ответственности**

1. В случае, если перевозка груза осуществляется на основании коносамента или коносамента, который выдан в соответствии с чартером и регулирует отношения между перевозчиком и держателем коносамента, не являющимся фрахтователем, соглашение об освобождении перевозчика от ответственности или уменьшении пределов его ответственности, предусмотренных установленными настоящим параграфом правилами, ничтожно.

2. Независимо от правил, установленных пунктом 1 настоящей статьи, перевозчик вправе заключать соглашение об освобождении его от ответственности или уменьшении пределов его ответственности, предусмотренных установленными настоящим параграфом правилами: 1) с момента принятия груза до его погрузки на судно и после выгрузки груза до его сдачи; 2) если не выдается коносамент и согласованные условия перевозки груза включены в документ, который не является товарораспорядительным документом и содержит отметку об этом. Правила, установленные настоящим подпунктом, применяются к перевозке определенного груза, если род и вид груза, состояние груза, сроки перевозки груза, а также условия, при которых должна осуществляться перевозка груза, оправдывают заключение особого соглашения.

**Статья 176. 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.

## Глава IX. ДОГОВОР МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРА

**Статья 177. Определение договора морской перевозки пассажира**

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

2. Перевозчиком является лицо, которое заключило договор морской перевозки пассажира или от имени которого заключен такой договор, независимо от того, осуществляется ли фактически перевозка пассажира таким лицом или фактическим перевозчиком.(В редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ ) Фактическим перевозчиком является иное, чем перевозчик, лицо, которое, являясь судовладельцем, фактически осуществляет всю перевозку пассажира или ее часть.(В редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

3. Пассажиром является физическое лицо, заключившее договор морской перевозки пассажира, или физическое лицо, в целях перевозки которого заключен договор фрахтования судна.(В редакции Федерального закона от 14.06.2012 № 78-ФЗ )

**Статья 178. Применение правил, установленных настоящей главой**

Правила, установленные настоящей главой, применяются, если соглашением сторон не установлено иное. В случаях, прямо указанных в настоящей главе, соглашение сторон, не соответствующее правилам, установленным настоящей главой, ничтожно.

**Статья 179. Перевозочные документы**

Заключение договора морской перевозки пассажира удостоверяется билетом, сдача пассажиром багажа - багажной квитанцией.

**Статья 180. Багаж и каютный багаж**

Для целей настоящей главы: багажом является любой предмет или любая автомашина, перевозка которых осуществляется перевозчиком по договору морской перевозки пассажира, за исключением предмета или автомашины, перевозка которых осуществляется по договору морской перевозки груза, либо животных; каютным багажом является багаж, который находится в каюте пассажира либо иным образом находится в его владении, под его охраной или контролем. Каютный багаж включает в себя багаж, который пассажир имеет в своей автомашине или на ней, за исключением случаев применения правил, установленных статьей 182 и пунктами 2 - 5 статьи 190 настоящего Кодекса.

**Статья 181. Плата за проезд пассажира и плата за провоз его багажа**

1. Плата за проезд пассажира и плата за провоз его багажа определяются соглашением сторон. Плата за проезд пассажира и плата за провоз его багажа транспортом общего пользования определяются на основании тарифов, утвержденных в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

2. Пассажир имеет право: перевозить с собой бесплатно, в заграничном сообщении - в соответствии с льготным тарифом одного ребенка в возрасте не старше двух лет без предоставления ему отдельного места. Другие дети в возрасте не старше двух лет, а также дети в возрасте от двух до двенадцати лет перевозятся в соответствии с льготным тарифом с предоставлением им отдельных мест; перевозить с собой бесплатно каютный багаж в пределах установленной нормы.

**Статья 182. Периоды перевозки пассажира**

Перевозка пассажира включает в себя следующие периоды: в отношении пассажира и его каютного багажа - период, в течение которого пассажир и (или) его каютный багаж находятся на борту судна, период посадки и высадки пассажира, а также период, в течение которого пассажир и его каютный багаж доставляются водным путем с берега на судно либо наоборот, если стоимость такой перевозки включена в стоимость билета или используемое для такой вспомогательной перевозки судно

предоставлено перевозчиком в распоряжение пассажира. В отношении пассажира перевозка не включает в себя период, в течение которого пассажир находится на морском вокзале, причале или в любом ином портовом сооружении либо на нем; в отношении каютного багажа - также период, в течение которого пассажир находится на морском вокзале, причале или в любом ином портовом сооружении либо на нем, если этот багаж принят перевозчиком, его работником или агентом и не выдан пассажиру; в отношении иного багажа, который не является каютным багажом, - период с момента принятия такого багажа перевозчиком, его работником или агентом на берегу либо на борту судна до момента выдачи такого багажа перевозчиком, его работником или агентом пассажиру.

**Статья 183. Отказ пассажира от договора морской перевозки пассажира**

1. Пассажир вправе до отхода судна, а также после начала рейса в любом порту, в который судно зайдет для посадки или высадки пассажиров, отказаться от договора морской перевозки пассажира.

2. В случае, если пассажир отказался от договора морской перевозки пассажира не позднее срока, установленного правилами морской перевозки пассажиров, утвержденными федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, либо не явился к отходу судна вследствие болезни, либо до отхода судна отказался от договора морской перевозки пассажира вследствие болезни или по зависящим от перевозчика причинам, пассажиру возвращаются вся уплаченная им плата за проезд и плата за провоз багажа.

**Статья 184. Отказ перевозчика от исполнения договора морской перевозки пассажира**

1. Перевозчик вправе отказаться от исполнения договора морской перевозки пассажира при наступлении следующих не зависящих от перевозчика обстоятельств: 1) военные или иные действия, создающие угрозу захвата судна; 2) блокада пункта отправления или пункта назначения; 3) задержание судна по распоряжению соответствующих властей по причинам, не зависящим от сторон договора; 4) привлечение судна для государственных нужд; 5) гибель судна или его захват; 6) признание судна непригодным к плаванию. При отказе перевозчика от исполнения договора морской перевозки пассажира до отхода судна пассажиру возвращаются вся плата за провоз пассажира и плата за провоз его багажа, после начала рейса - их часть в размере, пропорциональном расстоянию, на которое перевозка пассажира не была осуществлена.

2. 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 реально понесенные им расходы.

**Статья 185. 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 перевозчика. В случаях, указанных в настоящем пункте, перевозчик обязан за свой счет доставить пассажира по его требованию в пункт отправления или возместить пассажиру реально понесенные им расходы.

2. Правила, установленные пунктом 1 настоящей статьи, не затрагивают право пассажира отказаться от договора морской перевозки пассажира.

3. Правительство Российской Федерации при угрозе возникновения и (или) возникновении отдельных чрезвычайных ситуаций, введении режима повышенной готовности или чрезвычайной ситуации на всей территории Российской Федерации либо на ее части вправе установить на соответствующей территории особенности исполнения договора перевозки пассажира, в том числе право перевозчика в одностороннем порядке изменить условия такого договора или отказаться от его исполнения и возвратить плату за проезд пассажира и плату за провоз его багажа в порядке и сроки, которые установлены Правительством Российской Федерации. В случае отказа пассажира от перевозки при угрозе возникновения и (или) возникновении отдельных чрезвычайных ситуаций, введении режима повышенной готовности или чрезвычайной ситуации на всей территории Российской Федерации либо на ее части уплаченные плата за проезд и плата за провоз багажа подлежат возврату в порядке и сроки, которые установлены Правительством Российской Федерации.
(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 08.06.2020 № 166-ФЗ ) (Особенности применения пункта 3 - Федеральный закон от 08.06.2020 № 166-ФЗ )

**Статья 186. Ответственность перевозчика**

1. Перевозчик несет ответственность за смерть пассажира и повреждение его здоровья, а также за утрату багажа пассажира или повреждение его багажа, если происшествие, вследствие которого причинен ущерб пассажиру, произошло во время перевозки пассажира и его багажа по вине перевозчика, его работников или агентов, действовавших в пределах своих обязанностей (полномочий). Утрата багажа пассажира или повреждение его багажа включает в себя ущерб, причиненный тем, что багаж не выдан пассажиру в разумный срок после прибытия судна, на котором багаж перевозился или должен был перевозиться.

2. Обязанность доказывания того, что происшествие, в результате которого причинен ущерб пассажиру, произошло во время перевозки пассажира и его багажа, а также размера причиненного ущерба возлагается на истца.

3. Вина перевозчика, его работников или агентов, действовавших в пределах своих обязанностей (полномочий), предполагается, если не доказано иное, в случаях, если смерть пассажира или повреждение его здоровья либо утрата или повреждение каютного багажа произошли в результате кораблекрушения, столкновения, посадки судна на мель, взрыва или пожара на судне или недостатков судна либо в связи с кораблекрушением, столкновением, посадкой судна на мель, взрывом или пожаром на судне или недостатками судна. В отношении утраты или повреждения иного багажа, который не является каютным, вина указанных лиц предполагается, если не доказано иное, независимо от характера происшествия, вызвавшего утрату или повреждение такого багажа. В других случаях обязанность доказывания вины лежит на истце.

**Статья 187. Фактический перевозчик**

1. В случае, если осуществление перевозки пассажира или ее части поручено фактическому перевозчику, перевозчик тем не менее несет ответственность в соответствии с правилами, установленными настоящей главой, за всю перевозку пассажира. При этом фактический перевозчик несет обязанности и имеет права, предусмотренные установленными настоящей главой правилами, в отношении осуществляемой им самим части 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. Любое соглашение о том, что фактический перевозчик принимает на себя обязанности, не возложенные на него правилами, установленными настоящей главой, или отказывается от прав, предоставленных такими правилами, имеет силу для фактического перевозчика только при наличии его согласия на это в письменной форме.

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

5. Правила, установленные настоящей главой, не затрагивают право регресса перевозчика и фактического перевозчика друг к другу.

**Статья 188. 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 не выше предела, предусмотренного пунктом 4 статьи 190 настоящего Кодекса, если в соответствии со статьей 191 настоящего Кодекса не согласован более высокий предел ответственности.

**Статья 189. Умысел или грубая неосторожность пассажира**

В случае, если перевозчик докажет, что умысел или грубая неосторожность пассажира явились причиной смерти пассажира или повреждения его здоровья, либо способствовали смерти пассажира или повреждению его здоровья, либо способствовали утрате багажа пассажира или повреждению его багажа, перевозчик может быть освобожден от ответственности полностью или частично.

**Статья 190. Пределы ответственности перевозчика**

1. Ответственность перевозчика за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, не должна превышать 175 тысяч расчетных единиц в отношении перевозки в целом. В случае, если вред

возмещается в форме периодических платежей, соответствующая общая сумма таких платежей не должна превышать указанный предел ответственности перевозчика.

2. Ответственность перевозчика за утрату или повреждение каютного багажа не должна превышать 1,8 тысячи расчетных единиц на пассажира в отношении перевозки в целом.

3. Ответственность перевозчика за утрату или повреждение автомашины, в том числе багажа, перевозимого в ней или на ней, не должна превышать 10 тысяч расчетных единиц за автомашину в отношении перевозки в целом.

4. Ответственность перевозчика за утрату или повреждение иного багажа, чем багаж, который указан в пунктах 2 и 3 настоящей статьи, не должна превышать 2,7 тысячи расчетных единиц на пассажира в отношении перевозки в целом.

5. Перевозчик и пассажир могут заключить соглашение о возложении ответственности на перевозчика за вычетом франшизы, не превышающей 300 расчетных единиц в случае повреждения автомашины и не превышающей 135 расчетных единиц на пассажира в случае утраты или повреждения иного багажа. При этом указанные суммы должны вычитаться из суммы ущерба, причиненного пассажиру в результате утраты или повреждения автомашины либо иного багажа.

6. Проценты, начисляемые на сумму возмещения ущерба, и судебные издержки не включаются в пределы ответственности, предусмотренные пунктами 1 - 5 настоящей статьи.

**Статья 191. Повышение пределов ответственности перевозчика**

Перевозчик и пассажир могут своим соглашением в письменной форме установить более высокие пределы ответственности перевозчика, чем те, которые предусмотрены пунктами 1 - 5 статьи 190 настоящего Кодекса.

**Статья 192. Применение пределов ответственности**

1. В случае, если к работнику или агенту перевозчика либо фактического перевозчика предъявлено требование возмещения ущерба в соответствии с правилами, установленными настоящей главой, работник или агент, если докажет, что он действовал в пределах своих обязанностей (полномочий), имеет право воспользоваться пределами ответственности, которые предусмотрены в отношении перевозчика и фактического перевозчика правилами, установленными настоящей главой.

2. Пределы ответственности перевозчика, предусмотренные пунктами 1 - 5 статьи 190 настоящего Кодекса, применяются к совокупности сумм, подлежащих возмещению по всем требованиям, возникшим в связи со смертью одного пассажира или с повреждением здоровья одного пассажира либо утратой или повреждением его багажа.

3. В отношении перевозки пассажира, осуществленной фактическим перевозчиком, совокупность сумм, подлежащих возмещению перевозчиком, фактическим перевозчиком, а также их работниками или агентами, действовавшими в пределах своих обязанностей (полномочий), не может превышать наибольшую сумму возмещения, которая согласно правилам, установленным настоящей главой, может быть взыскана с перевозчика или с фактического перевозчика. При этом ни одно из указанных лиц не должно нести ответственность выше предела ответственности, подлежащего применению к ним.

4. В случае, если работник или агент перевозчика либо фактического перевозчика вправе в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи воспользоваться пределами ответственности перевозчика, предусмотренными пунктами 1 - 5 статьи 190 настоящего Кодекса, совокупность сумм, подлежащих возмещению перевозчиком либо в соответствующем случае фактическим перевозчиком, работником или агентом перевозчика либо фактического перевозчика, не должна превышать указанные пределы.

**Статья 193. Утрата права на ограничение ответственности**

1. Перевозчик не вправе воспользоваться пределами ответственности перевозчика, предусмотренными пунктами 1 - 5 статьи 190 и статьей 191 настоящего Кодекса, если доказано, что ущерб, причиненный пассажиру, явился результатом его собственного действия или собственного бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности.

2. Работник и агент перевозчика или фактического перевозчика не вправе воспользоваться пределами ответственности перевозчика, предусмотренными пунктами 1 - 5 статьи 190 и статьей 191 настоящего Кодекса в отношении перевозчика, если доказано, что ущерб, причиненный пассажиру,

явился результатом их собственных действий или собственного бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности.

**Статья 194. Заявление об утрате или о повреждении багажа**

1. Пассажир должен направить заявление в письменной форме перевозчику или его агенту в следующих случаях: явное повреждение каютного багажа - до или в момент высадки пассажира, явное повреждение иного багажа - до или в момент его выдачи; утрата или повреждение багажа, которые не являются явными, - в течение пятнадцати дней со дня высадки пассажира или выдачи багажа либо с момента, когда он 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.

**Статья 195. Соглашение об освобождении перевозчика от ответственности или уменьшении пределов его ответственности**

Соглашение, заключенное до возникновения происшествия, явившегося причиной смерти пассажира или повреждения его здоровья либо утраты или повреждения его багажа, об освобождении перевозчика от ответственности или установлении меньших пределов ответственности, чем те пределы ответственности, которые предусмотрены правилами, установленными настоящей главой, за исключением случая, предусмотренного пунктом 5 статьи 190 настоящего Кодекса, либо о перенесении обязанности доказывания, лежащей на перевозчике, ничтожно.

**Статья 196. 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 до 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 197. Сфера применения правил, установленных настоящей главой**

1. Правила, установленные настоящей главой об ответственности перевозчика за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, и об ограничении такой ответственности, применяются при перевозке пассажира в заграничном сообщении, если только перевозчик и пассажир не являются организациями или гражданами Российской Федерации.

2. В случае, если перевозчик и пассажир являются организациями или гражданами Российской Федерации, ответственность перевозчика за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, определяется международными договорами Российской Федерации либо, если настоящим Кодексом или договором морской перевозки пассажира не предусмотрен более высокий размер возмещения указанного вреда, в соответствии с гражданским законодательством Российской Федерации.(В редакции Федерального закона от 14.06.2012 № 78-ФЗ ) 2 1 . Перевозчик обязан обеспечить выплату компенсации в счет возмещения вреда, причиненного при морской перевозке пассажира его жизни, гражданам, имеющим в соответствии с гражданским законодательством Российской Федерации право на возмещение вреда в случае смерти кормильца, при отсутствии таких граждан - супругу, родителям, детям умершего пассажира, а в случае смерти пассажира, не имевшего самостоятельного дохода, - гражданам, у которых он находился на иждивении, в сумме два миллиона рублей. Указанная компенсация распределяется между гражданами, имеющими право на ее получение, пропорционально количеству таких граждан.(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 14.06.2012 № 78-ФЗ ) 2 2 . Перевозчик обязан обеспечить выплату компенсации в счет возмещения вреда, причиненного при морской перевозке пассажира его здоровью, в сумме, определяемой исходя из характера и степени повреждения здоровья в соответствии с нормативами, установленными Правительством Российской Федерации. Размер указанной компенсации не может превышать два миллиона рублей. (Дополнение пунктом - Федеральный закон от 14.06.2012 № 78-ФЗ ) 2 3 . В случае, если определенный в соответствии с гражданским законодательством Российской Федерации размер возмещения вреда, причиненного при морской перевозке пассажира его жизни или здоровью, превышает размер компенсации в счет возмещения вреда, выплата указанной компенсации не освобождает

перевозчика от возмещения такого вреда в части, превышающей сумму произведенной компенсации.(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 14.06.2012 № 78-ФЗ )

3. Правила, установленные настоящей главой об ответственности перевозчика за утрату или повреждение багажа и об ограничении такой ответственности, не применяются при его перевозке в каботаже. При перевозке багажа в каботаже ответственность перевозчика за утрату или повреждение багажа либо за просрочку его выдачи определяется в соответствии с правилами гражданского законодательства Российской Федерации.

## Глава X. ДОГОВОР ФРАХТОВАНИЯ СУДНА НА ВРЕМЯ (ТАЙМ-ЧАРТЕР)

### Статья 198. Определение договора фрахтования судна на время (тайм-чартера)

По договору фрахтования судна на время (тайм-чартеру) 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 199. Применение правил, установленных настоящей главой

Правила, установленные настоящей главой, применяются, если соглашением сторон не установлено иное.

### Статья 200. Содержание тайм-чартера

В тайм-чартере 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 тайм-чартера.

### Статья 201. Форма тайм-чартера

Тайм-чартер должен быть заключен в письменной форме.

### Статья 202. Договор субфрахтования судна на время (субтайм-чартер)

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

2. К субтайм-чартеру применяются правила, установленные настоящей главой.

### Статья 203. Мореходное состояние судна

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 (для автономного судна внешним экипажем) и надлежащему снаряжению судна.(В редакции Федерального закона от 10.07.2023 № 294-ФЗ )

2. Судовладелец не несет ответственность, если докажет, что немореходное состояние судна вызвано недостатками, которые не могли быть обнаружены при проявлении им должной заботливости (скрытыми недостатками).

3. 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 (при наличии) .(В редакции Федерального закона от 10.07.2023 № 294-ФЗ )

### Статья 204. Обязанности фрахтователя по коммерческой эксплуатации судна и его возврату

1. Фрахтователь обязан пользоваться судном и услугами членов его экипажа в соответствии с целями и условиями их предоставления, определенными тайм-чартером. Фрахтователь оплачивает стоимость бункера и другие связанные с коммерческой эксплуатацией судна расходы и сборы. 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 210 настоящего Кодекса.

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 по ставке фрахта, предусмотренной тайм-чартером, или по рыночной ставке фрахта, если она превышает ставку фрахта, предусмотренную тайм-чартером.

**Статья 205. Ответственность фрахтователя перед грузовладельцем**

В случае, если судно предоставлено фрахтователю для перевозки груза, он вправе от своего имени заключать договоры перевозки груза, подписывать чартеры, выдавать коносаменты, морские накладные и иные перевозочные документы. В данном случае фрахтователь несет ответственность перед грузовладельцем в соответствии с правилами, установленными статьями 166 - 176 настоящего Кодекса.

**Статья 206. 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.

3. Члены внешнего экипажа автономного судна подчиняются распоряжениям судовладельца, относящимся к управлению судном, в том числе к судовождению и распорядку работы. Для членов внешнего экипажа автономного судна обязательны распоряжения фрахтователя, касающиеся коммерческой эксплуатации судна.(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 10.07.2023 № 294-ФЗ )

**Статья 207. 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 208. 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 четырнадцати календарных дней судовладелец имеет право без предупреждения изъять судно у фрахтователя и взыскать с него причиненные такой просрочкой убытки.

**Статья 209. Гибель судна и уплата 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 210. 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 XI. ДОГОВОР ФРАХТОВАНИЯ СУДНА БЕЗ ЭКИПАЖА (БЕРБОУТ-ЧАРТЕР)

### Статья 211. Определение договора фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартера)

По договору фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартеру) 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 212. Применение правил, установленных настоящей главой

Правила, установленные настоящей главой, применяются, если соглашением сторон не установлено иное.

### Статья 213. 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 бербоут-чартера.

### Статья 214. Форма бербоут-чартера

Бербоут-чартер должен быть заключен в письменной форме.

### Статья 215. 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 правила, установленные настоящей главой.

### Статья 216. Мореходное состояние судна

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 217. Экипаж судна

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, при соблюдении правил, установленных статьей 56 настоящего Кодекса. Независимо от способа комплектования экипажа судна капитан судна и другие члены экипажа судна подчиняются фрахтователю во всех отношениях.

### Статья 218. 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. Фрахтователь возмещает расходы на страхование судна и своей ответственности, а также уплачивает взимаемые с судна сборы.

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 судна.

### Статья 219. 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 и вредных веществ.

**Статья 220. 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 221. 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 четырнадцати календарных дней судовладелец имеет право без предупреждения изъять судно у фрахтователя, за исключением случая, предусмотренного статьей 222 настоящего Кодекса, 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 222. Недопустимость изъятия судна**

По бербоут-чартеру с условием выкупа судна в соответствии со статьей 223 настоящего Кодекса судовладелец не вправе изъять судно у фрахтователя в случае просрочки уплаты фрахта свыше четырнадцати календарных дней, если такая просрочка вызвана обстоятельствами, не зависящими от фрахтователя, но вправе взыскать с фрахтователя причиненные просрочкой убытки.

**Статья 223. 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 221 настоящего Кодекса.

**Статья 224. 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 XII. ДОГОВОР БУКСИРОВКИ

**Статья 225. 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 226. Применение правил, установленных настоящей главой**

Правила, установленные настоящей главой, применяются, если соглашением сторон не установлено иное.

**Статья 227. Форма договора буксировки**

1. Договор морской буксировки заключается в письменной форме.

2. Договор портовой буксировки может быть заключен в устной форме. Соглашение о возложении обязанностей по управлению буксировкой на капитана буксирующего судна должно быть заключено в письменной форме.

**Статья 228. 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 хорошей морской практикой.

3. Судно или иной плавучий объект, которые находятся под управлением капитана другого судна или иного плавучего объекта, должны также проявлять заботу о безопасном плавании буксирного каравана.

**Статья 229. 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 230. 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 231. 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 XIII. ДОГОВОР МОРСКОГО АГЕНТИРОВАНИЯ

**Статья 232. Определение договора морского агентирования**

По договору морского агентирования морской агент обязуется за вознаграждение совершать по поручению и за счет судовладельца юридические и иные действия от своего имени или от имени судовладельца в определенном порту или на определенной территории.

**Статья 233. Применение правил, установленных настоящей главой**

Правила, установленные настоящей главой, применяются, если соглашением сторон не установлено иное.

**Статья 234. Ограничение общих полномочий морского агента**

В случае ограничения судовладельцем общих полномочий морского агента на совершение сделок от имени судовладельца сделка, совершенная морским агентом с действовавшим добросовестно третьим лицом, является действительной и создает права и обязанности по совершенной для судовладельца сделке, если только третьему лицу не было известно о таком ограничении.

**Статья 235. Действия морского агента в интересах разных сторон**

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

**Статья 236. Договор морского субагентирования**

Морской агент вправе в целях исполнения договора морского агентирования заключать договоры морского субагентирования с другими лицами, оставаясь при этом ответственным за действия морского субагента перед судовладельцем. Морской субагент не вправе заключать с третьими

лицами сделки от имени судовладельца, если только морской субагент не действует на основе передоверия.

**Статья 237. Права и обязанности морского агента**

1. Морской агент выполняет различные формальности, связанные с приходом судна в порт, пребыванием судна в порту и выходом судна из порта, оказывает помощь капитану судна в установлении контактов с капитаном морского порта и местными властями и в организации снабжения судна и его обслуживания в порту, оформляет документы на груз, инкассирует суммы фрахта и иные причитающиеся судовладельцу суммы по требованиям, вытекающим из договора морской перевозки груза, оплачивает по распоряжению судовладельца и капитана судна суммы, подлежащие уплате в связи с пребыванием судна в порту, привлекает грузы для перевозок на морской линии, осуществляет сбор фрахта, экспедирование груза и совершает иные действия в области морского агентирования.(В редакции федеральных законов от 23.07.2013 № 225-ФЗ ; от 03.07.2016 № 282-ФЗ )

2. Морской агент обязан: осуществлять свою деятельность в интересах судовладельца добросовестно и в соответствии с практикой морского агентирования; действовать в пределах своих полномочий; вести учет расходования средств и предоставлять судовладельцу отчеты в порядке и в сроки, которые предусмотрены договором морского агентирования.

**Статья 238. Обязанности судовладельца**

Судовладелец обязан: предоставлять морскому агенту средства, достаточные для совершения действий в соответствии с договором морского агентирования; возмещать морскому агенту произведенные им расходы; нести ответственность за последствия действий морского агента, если морской агент совершает их от имени судовладельца и в пределах своих полномочий; уплачивать морскому агенту вознаграждение в размере и в порядке, которые установлены договором морского агентирования.

**Статья 239. Прекращение договора морского агентирования**

1. В случае, если договор морского агентирования заключен на определенный срок, окончание срока действия такого договора влечет за собой его прекращение.

2. В случае, если договор морского агентирования заключен на неопределенный срок, каждая из сторон вправе расторгнуть такой договор, известив другую сторону об этом не позднее чем за три месяца до даты расторжения договора.

## Глава XIV. ДОГОВОР МОРСКОГО ПОСРЕДНИЧЕСТВА

**Статья 240. Определение договора морского посредничества**

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

**Статья 241. Применение правил, установленных настоящей главой**

Правила, установленные настоящей главой, применяются, если соглашением сторон не установлено иное.

**Статья 242. Совершение морским брокером действий морского агента**

Морской брокер по поручению доверителя может совершать формальности, связанные с приходом судна в порт, пребыванием судна в порту и выходом судна из порта, а также другие действия, которые обычно совершает морской агент в соответствии со статьей 237 настоящего Кодекса. В таком случае применяются правила о договоре морского агентирования, установленные статьями 232 - 239 настоящего Кодекса.

**Статья 243. Действия морского брокера в интересах обеих сторон**

При заключении договоров, указанных в статье 240 настоящего Кодекса, морской брокер может представлять обе стороны таких 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.

**Статья 244. Вознаграждение услуг морского брокера**

Морской брокер имеет право на вознаграждение за оказание посреднических услуг при заключении договоров, указанных в статье 240 настоящего Кодекса, если такие договоры заключены в результате усилий морского брокера.

**Статья 245. Обязанность морского брокера отчитаться**

После исполнения поручения доверителя морской брокер обязан отчитаться за полученные от доверителя суммы.

## Глава XV. ДОГОВОР МОРСКОГО СТРАХОВАНИЯ

**Статья 246. Определение договора морского страхования**

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

**Статья 247. Применение правил, установленных настоящей главой**

1. Правила, установленные настоящей главой, применяются, если соглашением сторон не установлено иное. В случаях, прямо указанных в настоящей главе, соглашение сторон, не соответствующее правилам, установленным настоящей главой, ничтожно.

2. Правила, установленные настоящей главой, применяются и в отношении судов, осуществляющих плавание в акватории Северного морского пути.(Статья в редакции Федерального закона от 28.07.2012 № 132-ФЗ )

**Статья 248. Форма договора морского страхования**

Договор морского страхования должен быть заключен в письменной форме.

**Статья 249. Объект морского страхования**

1. Объектом морского страхования может быть всякий имущественный интерес, связанный с торговым мореплаванием, - судно, строящееся судно, груз, фрахт, а также плата за проезд пассажира, плата за пользование судном, ожидаемая от груза прибыль и другие обеспечиваемые судном, грузом и фрахтом требования, заработная плата и иные причитающиеся капитану судна и другим членам экипажа судна суммы, в том числе расходы на репатриацию, ответственность судовладельца и принятый на себя страховщиком риск (перестрахование).

2. Объект морского страхования должен быть указан в договоре морского страхования.

3. В отношении судов, зарегистрированных в Российском международном реестре судов или Российском открытом реестре судов, и иностранных судов страхование всякого имущественного интереса, связанного с торговым мореплаванием, в том числе на территории Российской Федерации, по выбору судовладельца может осуществляться у российского страховщика, имеющего лицензию, полученную в установленном законом порядке, или у иностранного страховщика.(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 20.12.2005 № 168-ФЗ )(В редакции Федерального закона от 03.08.2018 № 296-ФЗ )

**Статья 250. Информация о риске**

1. При заключении договора морского 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.

2. При несообщении страхователем сведений об обстоятельствах, имеющих существенное значение для определения степени риска, или при сообщении им неверных сведений страховщик вправе отказаться от исполнения договора морского страхования. При этом страховая премия причитается страховщику, если страхователь не докажет, что несообщение им сведений или сообщение неверных сведений произошло не по его вине.

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

4. В случае, если при заключении договора морского страхования отсутствовали ответы страхователя на вопросы о сведениях, запрошенных страховщиком, страховщик не может впоследствии отказаться от исполнения договора морского страхования на том основании, что такие сведения ему не сообщены.

**Статья 251. Страховой полис и условия страхования**

Страховщик выдает страхователю документ, подтверждающий заключение договора морского страхования (страховой полис, страховой сертификат или другой страховой документ), а также вручает страхователю условия страхования.

**Статья 252. Страховая премия**

Страхователь обязан уплатить страховщику страховую премию в обусловленный договором морского страхования срок. Договор морского страхования вступает в силу в момент уплаты страховой премии.

**Статья 253. Выгодоприобретатель**

1. Договор морского страхования может быть заключен страхователем в свою пользу или в пользу выгодоприобретателя независимо от того, указано имя или наименование выгодоприобретателя в договоре морского страхования.

2. При заключении договора морского страхования без указания имени или наименования выгодоприобретателя страховщик выдает страхователю страховой полис или иной страховой документ на имя предъявителя.

**Статья 254. Обязанности страхователя и выгодоприобретателя**

В случае заключения договора морского страхования в пользу выгодоприобретателя страхователь несет все обязанности по договору. Выгодоприобретатель также несет все обязанности по договору морского страхования, если договор заключен по его поручению или без его поручения, но при условии, что в последующем выгодоприобретатель выразит свое согласие на страхование.

**Статья 255. Права страхователя по договору морского страхования в пользу выгодоприобретателя**

При страховании в пользу выгодоприобретателя страхователь пользуется всеми правами по договору морского страхования без доверенности выгодоприобретателя.

**Статья 256. Представление страхового полиса при выплате страхового возмещения**

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

**Статья 257. Последствия отчуждения застрахованного груза**

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

2. В случае, если до отчуждения застрахованного груза страховая премия не уплачена, обязанность ее уплатить несут как страхователь груза, так и его приобретатель. Требование уплатить страховую премию не относится к держателю страхового полиса или другого страхового документа, в которых отсутствует указание на то, что страховая премия не уплачена.

**Статья 258. Последствия отчуждения застрахованного судна**

1. В случае отчуждения застрахованного судна договор морского страхования прекращается с момента отчуждения судна. В случае отчуждения застрахованного судна во время рейса по требованию страхователя договор морского страхования остается в силе до окончания рейса и на приобретателя такого 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 бербоут-чартеру.

2. Правила, установленные настоящей статьей, применяются также к договору морского страхования ответственности судовладельца.

**Статья 259. Страховая сумма**

1. При заключении договора морского страхования страхователь обязан объявить сумму, на которую он страхует соответствующий интерес (страховую сумму).

2. При страховании судна, груза или иного имущества страховая сумма не может превышать их действительную стоимость в момент заключения договора морского страхования (страховую стоимость). Стороны не могут оспаривать страховую стоимость имущества, определенную договором морского страхования, если страховщик не докажет, что он намеренно введен в заблуждение страхователем.

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

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

**Статья 260. Двойное страхование**

1. В случае, если объект застрахован у нескольких страховщиков на суммы, которые в итоге превышают его страховую стоимость (двойное страхование), все страховщики отвечают только в размере страховой стоимости; при этом каждый из них отвечает в размере, пропорциональном отношению страховой суммы согласно заключенному им договору морского страхования к общей страховой сумме по всем договорам морского страхования, заключенным в отношении данного объекта.

2. В случае, если одна и та же ответственность судовладельца застрахована у нескольких страховщиков (двойное страхование), каждый из страховщиков отвечает в размере, равном его ответственности в соответствии с заключенным им договором морского страхования. В случае, если при наступлении страхового случая размер ответственности судовладельца меньше размера ответственности всех страховщиков, каждый из страховщиков отвечает в размере, пропорциональном отношению размера его ответственности к размеру ответственности всех страховщиков.

**Статья 261. Возникновение убытков до заключения договора морского страхования или их отсутствие**

1. Договор морского страхования сохраняет силу, если даже к моменту его заключения миновала возможность возникновения убытков, подлежащих возмещению, или такие убытки уже возникли. В случае, если страховщик при заключении договора морского страхования знал или должен был знать, что возможность наступления страхового случая исключена, либо страхователь или выгодоприобретатель знал или должен был знать о возникших и подлежащих возмещению страховщиком убытках, исполнение договора морского страхования не является обязательным для стороны, которой не было известно о таких обстоятельствах.

2. Страховая премия причитается страховщику и в случае, если исполнение договора морского страхования для него не является обязательным.

**Статья 262. Генеральный полис**

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

**Статья 263. Информация о грузах**

1. Страхователь обязан о каждой отправке груза, подпадающей под действие генерального полиса, сообщить страховщику необходимые сведения немедленно по его получении, в частности название судна, на котором перевозится груз, путь следования груза и страховую сумму. Страхователь не освобождается от такой обязанности, если даже он получит сведения об отправке груза после его доставки в порт назначения в неповрежденном состоянии.

2. При несообщении или несвоевременном сообщении страхователем необходимых сведений об отдельных отправках грузов по неосторожности страховщик вправе отказать в возмещении убытков в отношении таких отправок грузов; при этом страховщик имеет право на получение всей суммы

страховой премии, которую он может получить в случае своевременного и в полном объеме сообщения указанных сведений.

3. Страховщик вправе отказаться от страхования по генеральному полису, если страхователь умышленно: не сообщил необходимые сведения об отдельных отправках грузов или несвоевременно сообщил их; неправильно указал род и вид груза или его страховую сумму. В таких случаях страховщик имеет право на получение всей суммы страховой премии, которую он мог бы получить при надлежащем исполнении страхователем договора морского страхования.

**Статья 264. Страховые полисы или страховые сертификаты отдельных отправок грузов**

1. По требованию страхователя страховщик обязан выдавать страховые полисы или страховые сертификаты отдельных отправок грузов, подпадающих под действие генерального полиса.

2. В случае несоответствия содержания страхового полиса или страхового сертификата отдельных отправок грузов генеральному полису предпочтение отдается страховому полису или страховому сертификату.

**Статья 265. Умысел и грубая неосторожность страхователя или выгодоприобретателя**

Страховщик не несет ответственность за убытки, причиненные умышленно или по грубой неосторожности страхователя или выгодоприобретателя либо его представителя.

**Статья 266. Освобождение страховщика от ответственности при страховании судна**

При страховании судна страховщик кроме случаев, указанных в статье 265 настоящего Кодекса, не несет ответственность за убытки, причиненные вследствие: отправки судна в немореходном состоянии, если только немореходное состояние судна не было вызвано скрытыми недостатками судна; ветхости судна и его принадлежностей, их изношенности; погрузки с ведома страхователя или выгодоприобретателя либо его представителя, но без ведома страховщика веществ и предметов, опасных в отношении взрыва и самовозгорания.

**Статья 267. Освобождение страховщика от ответственности при страховании груза**

При страховании груза или ожидаемой прибыли страховщик кроме случаев, указанных в статье 265 настоящего Кодекса, не несет ответственность за убытки, если докажет, что они причинены: умышленно или по грубой неосторожности отправителя или получателя либо его представителя; вследствие естественных свойств груза (порчи, убыли, ржавчины, плесени, утечки, поломки, самовозгорания или других); вследствие ненадлежащей упаковки.

**Статья 268. Освобождение страховщика от ответственности при страховании фрахта**

При страховании фрахта соответственно применяются правила, установленные статьями 266 и 267 настоящего Кодекса.

**Статья 269. Убытки вследствие ядерного инцидента**

Страховщик не несет ответственность за убытки вследствие ядерного взрыва, радиации или радиоактивного заражения, если иное не предусмотрено правилами, установленными настоящим Кодексом.

**Статья 270. Убытки вследствие военных или иных действий**

Страховщик не отвечает за убытки, возникшие вследствие военных или пиратских действий, народных волнений, забастовок, а также конфискации, реквизиции, ареста либо уничтожения судна или груза по требованию соответствующих властей.

**Статья 271. 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. Любое изменение, увеличивающее риск, если только оно не вызвано спасанием людей, судов или грузов либо необходимостью безопасного продолжения рейса, дает страховщику право пересмотреть условия договора морского страхования или потребовать уплаты дополнительной

страховой премии. В случае, если страхователь не согласится с этим, договор морского страхования прекращается с момента наступления такого изменения.

3. Неисполнение страхователем или выгодоприобретателем обязанности, установленной пунктом 1 настоящей статьи, освобождает страховщика от исполнения договора морского страхования с момента наступления существенного изменения, которое произошло с объектом страхования или в отношении объекта страхования. Страховая премия полностью остается за страховщиком, если страхователь или выгодоприобретатель не докажет, что неисполнение указанной обязанности произошло не по его вине.

**Статья 272. Предотвращение или уменьшение убытков**

1. При наступлении страхового случая страхователь обязан принять разумные и доступные в сложившихся обстоятельствах меры по предотвращению или уменьшению убытков. Страхователь должен немедленно известить страховщика о наступлении страхового случая и следовать указаниям страховщика, если такие указания будут даны им.

2. Страховщик освобождается от ответственности за убытки, возникшие вследствие того, что страхователь или выгодоприобретатель умышленно либо по грубой неосторожности не принял меры по предотвращению или уменьшению убытков.

**Статья 273. Обеспечение страховщиком взносов по общей аварии**

Страховщик обязан по требованию страхователя или выгодоприобретателя предоставить в размере страховой суммы обеспечение уплаты взносов по общей аварии, покрываемой условиями страхования.

**Статья 274. Охрана интересов страховщика при составлении диспаши**

При составлении диспаши по общей аварии, покрываемой условиями страхования, страхователь обязан охранять интересы страховщика.

**Статья 275. Возмещение расходов страхователя**

1. Страховщик обязан возместить страхователю или выгодоприобретателю необходимые расходы, произведенные им для: предотвращения или уменьшения убытков, за которые несет ответственность страховщик, если даже меры, принятые страхователем или выгодоприобретателем по предотвращению или уменьшению убытков, оказались безуспешными; выполнения указаний страховщика в соответствии со статьей 272 настоящего Кодекса; выяснения и установления размера убытков, подлежащих возмещению страховщиком; составления диспаши по общей аварии.

2. Расходы, предусмотренные пунктом 1 настоящей статьи, возмещаются в размере, пропорциональном отношению страховой суммы к страховой стоимости.

**Статья 276. Ответственность страховщика сверх страховой суммы**

1. Страховщик несет ответственность за убытки в размере страховой суммы, однако расходы, указанные в статье 275 настоящего Кодекса, а также взносы по общей аварии возмещаются страховщиком независимо от того, что они вместе с убытками, подлежащими возмещению, могут превысить страховую сумму.

2. За убытки, причиненные несколькими следующими друг за другом страховыми случаями, страховщик несет ответственность, если даже общая сумма таких убытков превышает страховую сумму.

**Статья 277. Пропажа судна без вести**

1. В случае пропажи судна без вести, указанном в статье 48 настоящего Кодекса, страховщик отвечает в размере всей страховой суммы.

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

**Статья 278. Абандон**

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. В указанных случаях к страховщику переходят: все права на застрахованное имущество при страховании имущества в полной стоимости; права на долю застрахованного имущества пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости при страховании имущества не в полной стоимости.

2. Соглашение сторон, противоречащее правилам, установленным настоящей статьей, ничтожно.

**Статья 279. 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 277 и 278 настоящего Кодекса.

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 взято страхователем или выгодоприобретателем обратно.

4. Соглашение сторон, противоречащее правилам, установленным настоящей статьей, ничтожно.

**Статья 280. Возврат страхового возмещения**

В случае, если по получении страхового возмещения судно окажется непогибшим, страховщик может требовать, чтобы страхователь или выгодоприобретатель, оставив за собой имущество, возвратил страховое возмещение за вычетом той части страхового возмещения, которая соответствует реальному ущербу, причиненному страхователю или выгодоприобретателю.

**Статья 281. Переход к страховщику прав страхователя или выгодоприобретателя на возмещение ущерба (суброгация)**

1. К страховщику, уплатившему страховое возмещение, переходит в размере уплаченной суммы право требования, которое страхователь или выгодоприобретатель имеет к лицу, ответственному за причиненный ущерб. Такое право осуществляется страховщиком с соблюдением порядка, установленного для лица, получившего страховое возмещение.

2. В случае, если страхователь или выгодоприобретатель отказался от своего права требования к лицу, ответственному за причиненный ущерб, либо осуществление такого права невозможно по вине страхователя или выгодоприобретателя, страховщик освобождается от уплаты страхового возмещения полностью или в соответствующей части.

**Статья 282. Передача страховщику документов и доказательств**

В случаях, предусмотренных статьями 278 и 281 настоящего Кодекса, страхователь или выгодоприобретатель обязан передать страховщику все документы и доказательства и сообщить ему все сведения, необходимые для осуществления страховщиком перешедших к нему прав.

**Статья 283. 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.

## Глава XVI. ОБЩАЯ АВАРИЯ

**Статья 284. Понятие общей аварии и принципы ее распределения**

1. Общей аварией признаются убытки, понесенные вследствие намеренно и разумно произведенных чрезвычайных расходов или пожертвований ради общей безопасности, в целях сохранения от общей опасности имущества, участвующего в общем морском предприятии, - судна, фрахта и перевозимого судном 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, определяемой в соответствии с правилами, установленными статьей 304 настоящего Кодекса.

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. Правила, установленные настоящей главой, применяются в случае, если принимаются меры по сохранению судов и их грузов, если грузы имеются, от общей опасности. 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 285. Применение правил, установленных настоящей главой**

1. Правила, установленные настоящей главой, за исключением правил, установленных пунктом 1 статьи 284 и статьями 305 - 309 настоящего Кодекса, применяются, если соглашением сторон не установлено иное.

2. В случаях, если это предусмотрено соглашением сторон, а также в случаях неполноты подлежащего применению закона при определении рода аварии, определении размеров общеаварийных убытков и их распределении применяются Йорк-Антверпенские правила об общей аварии и другие международные обычаи торгового мореплавания.

3. Право на возмещение убытков в порядке распределения общей аварии сохраняется и в случае, если опасность, вызвавшая чрезвычайные расходы или пожертвования, возникла по вине одной из сторон договора морской перевозки груза или третьего лица. Однако такое распределение не лишает участников общей аварии права на взыскание с ответственного лица причиненных убытков.

**Статья 286. 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 первоначальным грузом или частью его 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. Правила, установленные пунктами 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, в том числе к расходам в связи с временным ремонтом судна, его буксировкой и удлинением рейса.

**Статья 287. Расходы на перемещение на борту судна, выгрузку либо обратную погрузку груза, топлива или предметов снабжения**

1. Общей аварией признаются расходы на перемещение груза, топлива или предметов снабжения на борту судна либо выгрузку их в месте погрузки груза, месте захода судна или месте убежища судна, произведенные ради общей безопасности в целях получения возможности устранить повреждения судна, вызванные несчастным случаем или другими чрезвычайными обстоятельствами, если устранение их необходимо для безопасного продолжения рейса. Расходы на перемещение на борту судна груза, топлива или предметов снабжения либо выгрузку их не признаются общей аварией, если: расходы произведены исключительно в целях переукладки груза, топлива или предметов снабжения, вызванной их смещением во время рейса, и такая переукладка проведена не ради общей безопасности; выявленная в месте погрузки груза необходимость ремонта судна вызвана его повреждениями, не связанными с каким-либо несчастным случаем или другими имевшими место во время данного рейса чрезвычайными обстоятельствами.

2. Расходы на обратную погрузку либо укладку груза, топлива или предметов снабжения, выгрузка или перемещение которых проводились при обстоятельствах, указанных в абзаце первом пункта 1 настоящей статьи, вместе с расходами на хранение, в том числе на страхование, также признаются общей аварией. Правила, установленные статьей 289 настоящего Кодекса, применяются к расходам, произведенным в связи с задержкой судна, вызванной такой обратной погрузкой либо укладкой груза, топлива или предметов снабжения.

**Статья 288. 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 289. 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 другого чрезвычайного обстоятельства 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, неотносимых к общей аварии.

2. Правила, установленные пунктом 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, если даже устранение повреждений необходимо для безопасного продолжения рейса.

**Статья 290. 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 из расходов на хранение, страхование, заработную плату экипажа судна и его довольствие, топливо, предметы снабжения и портовых расходов, указанных в пункте 2 статьи 287 и пункте 1 статьи 289 настоящего Кодекса, к общей аварии относятся только расходы, произведенные до признания судна непригодным к плаванию или до отказа судна от продолжения рейса либо до окончания выгрузки груза при условии, если выгрузка груза к указанному моменту не закончена.

**Статья 291. 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 284 настоящего Кодекса, 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 спасение, при определении которого принимаются во внимание мастерство и усилия спасателей в предотвращении или уменьшении ущерба окружающей среде, которые указаны в подпункте 2 пункта 1 статьи 342 настоящего Кодекса. Однако специальная компенсация, выплачиваемая судовладельцем спасателю в размере, предусмотренном пунктом 4 статьи 343 настоящего Кодекса, не признается общей аварией.

**Статья 292. Общая авария, вызванная принятием мер по спасанию**

Общей аварией при наличии признаков, указанных в статье 284 настоящего Кодекса, в частности, признаются: 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; 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; убытки, причиненные судну или грузу намеренной посадкой судна на мель, независимо от того, могло ли судно быть вынесено на мель само; убытки, причиненные судну повреждением двигателей, других машин или котлов судна при снятии судна с мели; 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 293. 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: 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 спасение; при условии захода судна в порт либо выхода судна из порта или места при обстоятельствах, предусмотренных статьей 286 настоящего Кодекса; при условии задержки судна в порту или месте при обстоятельствах, предусмотренных статьей 286 настоящего Кодекса. 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; в связи с выгрузкой, со складированием или с обратной погрузкой груза, если расходы на указанные операции признаются общей аварией.

**Статья 294. Убытки от повреждения или гибели груза, топлива либо предметов снабжения**

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.

**Статья 295. Убытки от потери фрахта**

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 296. 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 297. Убытки, не признаваемые общей аварией (частная авария)**

1. Убытки, не подпадающие под признаки общей аварии, установленные пунктом 1 статьи 284 настоящего Кодекса, 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 284 настоящего Кодекса: 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 обрубанием 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 298. 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 с правилами, установленными статьей 299 настоящего Кодекса.

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 299. Скидки "за новое вместо старого"**

1. В случае, если при ремонте судна, возраст которого не более пятнадцати лет, старые материалы или части судна заменяются новыми, стоимость ремонта, относимая к общей аварии в соответствии со статьей 298 настоящего Кодекса, уменьшается на одну третью 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 в соответствии со статьей 298 настоящего Кодекса, 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 300. Убытки от гибели судна**

В случае, если судно полностью погибло или даже не погибло, но расходы на его ремонт превысили бы стоимость судна после ремонта (полная конструктивная гибель), убытки, признаваемые общей аварией, составляют разницу между оценочной стоимостью судна в неповрежденном состоянии за вычетом из нее не относящейся к общей аварии стоимости устранения повреждений согласно смете и суммой чистой выручки, которую можно было бы получить от продажи того, что осталось от судна.

**Статья 301. Убытки от гибели или повреждения груза**

1. Относящиеся к общей аварии убытки от гибели или повреждения груза определяются в соответствии со стоимостью груза в момент его выгрузки, устанавливаемой на основании торгового счета, выставленного получателю, при отсутствии счета - на основании стоимости груза в момент его отгрузки. Стоимость груза на момент его выгрузки включает в себя расходы на страхование и фрахт, если только фрахт не находится на риске грузовладельца.

2. В случае продажи поврежденного груза относящиеся к общей аварии убытки составляют разницу между стоимостью груза в неповрежденном состоянии, определяемой в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, и чистой выручкой от продажи груза.

3. Убытки от повреждения или гибели предметов, погруженных на судно без ведома судовладельца или его агентов, а также от повреждения или гибели грузов, которые намеренно сданы для их перевозки с неправильным наименованием, не признаются общей аварией. В случае, если такое имущество спасено, его владельцы обязаны участвовать на общем основании во взносах по общей аварии. Владельцы грузов, стоимость которых при сдаче их для перевозки объявлена ниже их действительной стоимости, участвуют во взносах по общей аварии в соответствии с действительной стоимостью грузов, но получают возмещение убытков только в соответствии с объявленной стоимостью грузов.

**Статья 302. Предоставление средств на расходы, возмещаемые в порядке распределения общей аварии**

1. На сумму расходов, возмещаемых в порядке распределения общей аварии, за исключением заработной платы и довольствия членов экипажа судна, а также стоимости топлива и предметов

снабжения, не замененных во время рейса судна, начисляется комиссия в размере двух процентов, которая также относится к общей аварии.

2. К общей аварии относятся затраты, произведенные в целях получения средств, необходимых на общеаварийные расходы, посредством залога судна, продажи грузов или страхования кредита.

**Статья 303. Проценты на убытки, возмещаемые в порядке распределения общей аварии**

На сумму расходов и другие суммы, возмещаемые в порядке распределения общей аварии (убытки), начисляются семь процентов годовых в течение трех месяцев после даты составления диспаши. При этом должным образом учитываются платежи, произведенные за счет участвующих в покрытии общей аварии сторон или за счет депонированных для ее возмещения средств.

**Статья 304. Контрибуционная стоимость имущества**

1. Общая стоимость имущества (судна, груза и фрахта), соразмерно которой устанавливаются взносы на покрытие убытков, возмещаемых в порядке распределения общей аварии (контрибуционная стоимость имущества), определяется в соответствии с правилами, установленными настоящей статьей, на основе действительной чистой стоимости данного имущества по окончании рейса судна. К такой стоимости прибавляется сумма, возмещаемая в порядке распределения общей аварии за пожертвованное имущество, если только данная сумма в нее не включена. При определении контрибуционной стоимости имущества вычитаются все дополнительные расходы, произведенные в отношении данного имущества после акта общей аварии, за исключением таких расходов, которые признаются общей аварией или относятся на судно на основании решения о выплате специальной компенсации в соответствии со статьей 343 настоящего Кодекса.

2. Контрибуционная стоимость груза определяется в момент выгрузки груза исходя из стоимости, устанавливаемой на основании торгового счета, выставленного получателю, при отсутствии счета - на основании стоимости груза в момент его отгрузки. Стоимость груза включает в себя расходы на страхование и фрахт, если только фрахт не находится на риске грузовладельца. Из стоимости груза вычитаются суммы всех убытков от гибели или повреждения груза до его выгрузки либо во время его выгрузки. Контрибуционная стоимость груза, проданного вблизи от места назначения, определяется исходя из суммы чистой выручки от продажи груза с прибавлением к ней суммы, возмещаемой в порядке распределения общей аварии.

3. Контрибуционная стоимость судна определяется без учета того обстоятельства, что судно в момент акта общей аварии зафрахтовано по бербоут-чартеру или по тайм-чартеру.

4. При определении контрибуционной стоимости имущества из находившихся на риске судовладельца фрахта и платы за проезд пассажиров вычитаются произведенные в целях получения фрахта и платы за проезд пассажиров расходы (в том числе расходы на заработную плату членам экипажа судна), которые не пришлось бы нести, если судно и груз погибли бы при обстоятельствах, вызвавших общую аварию, и которые не могут быть отнесены к общей аварии.

5. Багаж пассажиров, в том числе сопровождаемые ими автомашины и другие личные вещи пассажиров, не перевозившиеся на основании коносамента, не принимаются во внимание при определении контрибуционной стоимости имущества и взносов на покрытие убытков, возмещаемых в порядке распределения общей аварии.

**Статья 305. 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 306. 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 диспаши, 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 диспаши вопросов, требующих для их разрешения специальных знаний (в области судовождения, судостроения, ремонта судов, оценки судов и грузов и других), 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 307. Сбор за составление диспаши**

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

**Статья 308. Исправление и оспаривание диспаши**

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 диспаши 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 309. Исполнение диспаши**

В случае, если диспаша не оспорена в срок, предусмотренный пунктом 2 статьи 308 настоящего Кодекса, или оспорена, но оставлена судом в силе, взыскание по ней может быть произведено в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

## Глава XVII. ВОЗМЕЩЕНИЕ УБЫТКОВ ОТ СТОЛКНОВЕНИЯ СУДОВ

**Статья 310. Сфера применения правил, установленных настоящей главой**

1. При столкновении морских судов, а также морских судов и судов внутреннего плавания убытки, причиненные таким судам, находящимся на них людям, а также грузам или иному имуществу, возмещаются в соответствии с правилами, установленными настоящей главой. Указанные правила применяются и в случае, если убытки причинены одним судном другому судну или находящимся на нем людям, а также грузу или иному имуществу выполнением или невыполнением маневра либо несоблюдением правил плавания, если даже при этом не произошло столкновение судов.

2. Правила, установленные настоящей главой, также распространяются на суда, находящиеся в собственности Российской Федерации, собственности субъектов Российской Федерации или эксплуатируемые ими и используемые в момент столкновения судов только для правительственной некоммерческой службы, за исключением военных кораблей, военно-вспомогательных судов, пограничных кораблей, а также судов, используемых в целях транспортного обслуживания и (или) обеспечения безопасности объектов государственной охраны.(В редакции Федерального закона от 01.07.2017 № 148-ФЗ )

**Статья 311. Обстоятельства, исключающие 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. Правило, установленное пунктом 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 312. Вина одного из судов в столкновении**

В случае, если столкновение судов произошло по вине одного из судов, убытки несет тот, по чьей вине произошло столкновение.

**Статья 313. 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 поровну.

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

**Статья 314. Вина лоцмана в столкновении судов**

Ответственность, установленная статьями 312 и 313 настоящего Кодекса, наступает и в случае, если столкновение судов произошло по вине лоцмана, если даже лоцманская проводка была обязательной.

**Статья 315. Презумпция невиновности судов**

Ни одно из участвовавших в столкновении судов не предполагается виновным, если не доказано иное.

## Глава XVIII. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА УЩЕРБ ОТ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ НЕФТЬЮ

**Статья 316. Основания ответственности собственника судна**

1. 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 загрязнения, причиненный судном в результате инцидента, за исключением случаев, предусмотренных статьями 317 и 318 настоящего Кодекса.

2. В настоящей статье и последующих статьях настоящей главы: 1) судном является любое судно, предназначенное или используемое для перевозки нефти наливом в качестве груза, при условии, если судно, способное перевозить нефть, рассматривается в качестве такого судна только тогда, когда оно фактически перевозит нефть наливом в качестве груза, а также в течение любого следующего за такой перевозкой рейса, если не доказано отсутствие на его борту остатков от такой перевозки нефти наливом; 2) потерпевшим лицом является гражданин, юридическое лицо, государство или любая его составная часть; 3) собственником судна является 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; 4) нефтью является любая стойкая углеводородная минеральная нефть, в том числе сырая нефть, мазут, тяжелое дизельное топливо и смазочные масла, независимо от того, перевозится она на борту судна в качестве груза или в топливных танках такого судна; 5) ущербом от загрязнения являются: ущерб, причиненный вне судна загрязнением, происшедшим вследствие утечки или слива нефти с судна, где бы такие утечка или слив ни произошли, при условии, если компенсация за ущерб окружающей среде кроме упущенной выгоды в результате причинения такого ущерба ограничивается расходами на разумные восстановительные меры, которые фактически приняты или должны быть приняты; расходы на предупредительные меры и причиненный такими мерами последующий ущерб; 6) предупредительными мерами являются любые разумные меры, принятые любым лицом после инцидента, по предотвращению или уменьшению ущерба от загрязнения; 7) инцидентом является любое происшествие или ряд происшествий одного и того же происхождения, в результате которых причинен ущерб от загрязнения или возникла серьезная и непосредственная угроза причинения такого ущерба.

**Статья 317. Освобождение собственника судна от ответственности**

Собственник судна не несет ответственность за ущерб от загрязнения, если докажет, что: ущерб причинен вследствие военных или враждебных действий, народных волнений либо исключительного по своему характеру, неизбежного и непреодолимого стихийного явления; ущерб полностью причинен действиями или бездействием третьих лиц с намерением причинить ущерб от загрязнения; ущерб полностью причинен по неосторожности или в результате иных противоправных действий публичных властей, отвечающих за содержание в порядке огней и других навигационных средств, при исполнении ими указанной функции.(В редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

**Статья 318. 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 319. Солидарная ответственность собственников двух или более судов**

1. 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 317 и 318 настоящего Кодекса, несут солидарную ответственность за весь ущерб от загрязнения, который не может быть разумно разделен между ними.

2. Собственники судов, вовлеченных в инцидент, имеют право на ограничение ответственности, применимое к каждому из них согласно статье 320 настоящего Кодекса.

3. Правила, установленные настоящей статьей, не затрагивают право регресса одного из собственников судов к любому другому собственнику судна.

**Статья 320. Ограничение ответственности собственника судна**

Собственник судна имеет право ограничить свою ответственность по отношению к одному инциденту общей суммой, исчисляемой следующим образом: 4,51 миллиона расчетных единиц для судна вместимостью не более чем 5 000; для судна вместимостью более чем 5 000 к сумме, указанной в абзаце втором настоящей статьи, добавляется 631 расчетная единица за каждую последующую единицу вместимости при условии, если общая сумма ни в коем случае не превышает 89,77 миллиона расчетных единиц.(Статья в редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

**Статья 321. Утрата права на ограничение ответственности**

Собственник судна утрачивает право на ограничение ответственности, предусмотренное статьей 320 настоящего Кодекса, если доказано, что ущерб от загрязнения явился результатом его собственного действия или собственного бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности.

**Статья 322. Фонд ограничения ответственности**

1. В целях ограничения своей ответственности за ущерб от загрязнения в соответствии со статьей 320 настоящего Кодекса собственник судна должен создать фонд ограничения ответственности на общую сумму, равную пределу его ответственности, в суде или арбитражном суде, в которых к нему предъявлен иск о возмещении ущерба от загрязнения либо может быть предъявлен в соответствии с компетенцией суда или арбитражного суда, установленной пунктом 5 статьи 325 настоящего Кодекса. Такой фонд может быть создан посредством внесения суммы в депозит суда или арбитражного суда либо предоставления банковской гарантии или иного финансового обеспечения, приемлемых в соответствии с законодательством Российской Федерации и признаваемых достаточными судом или арбитражным судом.(В редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

2. Расходы и пожертвования постольку, поскольку они разумны и произведены собственником судна добровольно с целью предотвратить или уменьшить ущерб от загрязнения, дают ему такие права по отношению к фонду ограничения ответственности, какие имеют другие кредиторы.

3. Страховщик или иное предоставившее финансовое обеспечение лицо имеет право создать фонд ограничения ответственности в соответствии с настоящей статьей на таких условиях и такого значения, как если бы фонд был создан собственником судна. Такой фонд может быть создан, если даже в соответствии со статьей 321 настоящего Кодекса 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 правила о распределении фонда ограничения ответственности, установленные статьей 364 настоящего Кодекса.

5. В случае, если собственник судна после инцидента создал фонд ограничения ответственности в соответствии с настоящей статьей и имеет право на ограничение ответственности: никакое лицо, требующее возмещения ущерба от загрязнения, причиненного вследствие данного инцидента, не имеет права на удовлетворение такого требования за счет какого-либо другого имущества собственника судна; суд или арбитражный суд выносит постановление об освобождении судна или иного принадлежащего собственнику судна имущества, на которые наложен арест по требованию возмещения ущерба от загрязнения, причиненного таким инцидентом, и так же освобождает любой залог или иное обеспечение, предоставленные для предотвращения такого ареста. Правила, установленные настоящим пунктом, применяются в случае, если лицо, требующее возмещения ущерба от загрязнения, имеет право на защиту в суде или арбитражном суде, которые распоряжаются фондом ограничения ответственности, и такой фонд может быть действительно использован для удовлетворения требования такого лица.

**Статья 323. Страхование или иное финансовое обеспечение ответственности**

1. Собственник судна, зарегистрированного в Российской Федерации и перевозящего наливом в качестве груза более чем 2 000 тонн нефти, должен для покрытия своей ответственности за ущерб от загрязнения на основании правил, установленных настоящей главой, осуществить страхование или предоставить иное финансовое обеспечение ответственности на сумму, равную пределу его ответственности за ущерб от загрязнения в соответствии со статьей 320 настоящего Кодекса.(В редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

2. Любые суммы, предоставление которых гарантируется страхованием или иным финансовым обеспечением ответственности в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, должны использоваться исключительно для удовлетворения требований, предъявляемых на основании правил, установленных настоящей главой.

3. Правила, установленные пунктом 1 настоящей статьи, применяются соответственно к иностранному судну, перевозящему наливом в качестве груза более чем 2 000 тонн нефти, заходящему в порт на территории Российской Федерации или выходящему из него либо прибывающему к прибрежному сооружению в территориальном море Российской Федерации или отходящему от такого прибрежного сооружения.(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

4. Обязательства собственника судна, предусмотренные пунктом 1 настоящей статьи, могут быть исполнены уполномоченным представителем собственника судна или владельцем судна, в том числе фрахтователем судна по бербоут-чартеру.(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 26.05.2021 № 142-ФЗ )

**Статья 324. Свидетельство о страховании или об ином финансовом обеспечении гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью**

1. Свидетельство о страховании или об ином финансовом обеспечении гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью (далее - свидетельство), удостоверяющее наличие страхования или иного финансового обеспечения ответственности и имеющее силу в соответствии с правилами, установленными настоящей главой, выдается капитаном морского порта, в котором осуществляется государственная регистрация судов, каждому судну , если требования, предусмотренные пунктом 1 статьи 323 настоящего Кодекса, выполнены.(В редакции федеральных законов от 23.04.2012 № 36-ФЗ , от 26.05.2021 № 142-ФЗ ) Свидетельство должно содержать следующие сведения: название судна и порт (место) его государственной регистрации;(В редакции Федерального закона от 23.04.2012 № 36-ФЗ ) название и место нахождения страхователя (владельца судна или собственника судна);(В редакции Федерального закона от 26.05.2021 № 142-ФЗ ) вид финансового обеспечения ответственности; название и основное место деятельности страховщика или другого предоставившего финансовое обеспечение ответственности лица и в соответствующих случаях место, в котором было осуществлено страхование или предоставлено иное финансовое обеспечение ответственности;(В редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ ) срок действия свидетельства, который не может превышать срок действия страхования или иного финансового обеспечения ответственности.

2. Свидетельство составляется на русском языке и должно содержать перевод на английский или французский язык.

3. Свидетельство должно находиться на борту судна, и его копия должна быть сдана на хранение в орган государственной регистрации судна.(В редакции Федерального закона от 23.04.2012 № 36-ФЗ )

4. Страхование или иное финансовое обеспечение ответственности не удовлетворяет требованиям, предусмотренным настоящей статьей, если действие такого обеспечения может прекратиться по иным причинам, чем истечение указанного в свидетельстве в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи срока действия страхования или иного финансового обеспечения ответственности, до истечения трех месяцев с момента уведомления органа государственной регистрации судна о таком прекращении, за исключением случаев аннулирования свидетельства таким органом или выдачи в указанный период нового свидетельства.(В редакции Федерального закона от 23.04.2012 № 36-ФЗ ) Правила, установленные абзацем первым настоящего пункта, применяются также к любому изменению, в результате которого страхование или иное финансовое обеспечение ответственности прекращает удовлетворять требованиям, предусмотренным настоящей статьей.

5. Условия, порядок выдачи и проверки свидетельств, указанных в настоящей статье, определяются правилами, утвержденными федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

6. Судно, которое находится в собственности Российской Федерации, перевозит наливом в качестве груза более чем 2 000 тонн нефти и в отношении которого не осуществлено страхование или не предоставлено иное финансовое обеспечение ответственности, должно иметь свидетельство, выданное соответствующим органом государственной регистрации судна и удостоверяющее, что судно является собственностью государства и ответственность за ущерб от загрязнения обеспечена в пределах, которые определяются в соответствии со статьей 320 настоящего Кодекса. Указанное свидетельство должно, насколько это возможно, соответствовать свидетельству, предусмотренному пунктом 1 настоящей статьи.(В редакции федеральных законов от 14.06.2011 № 141-ФЗ ; от 23.04.2012 № 36-ФЗ ) Правила, установленные абзацем первым настоящего пункта, применяются соответственно к находящемуся в собственности иностранного государства и перевозящему наливом в качестве груза более чем 2 000 тонн нефти судну, заходящему в порт на территории Российской Федерации или выходящему из него либо прибывающему к прибрежному сооружению в территориальном море Российской Федерации или отходящему от такого прибрежного сооружения.(Дополнение абзацем - Федеральный закон от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

7. Судну, к которому применяются правила, установленные абзацем первым пункта 6 настоящей статьи и пунктом 1 статьи 323 настоящего Кодекса, запрещается осуществлять коммерческую деятельность, если оно не имеет свидетельства, выдаваемого в соответствии с пунктом 1 или 6 настоящей статьи.(В редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

**Статья 324.1. Последствия невыполнения обязанности иметь свидетельство**

1. Любое судно, перевозящее наливом в качестве груза более чем 2 000 тонн нефти, не может зайти в порт на территории Российской Федерации или выйти из него либо прибыть к прибрежному сооружению в территориальном море Российской Федерации или отойти от прибрежного сооружения в ее территориальном море, если на борту такого судна не находится свидетельство, предусмотренное пунктом 1 или 6 статьи 324 настоящего Кодекса.

2. Если в нарушение правила, предусмотренного пунктом 1 настоящей статьи, судно заходит в порт на территории Российской Федерации или выходит из него, либо прибывает к прибрежному сооружению в территориальном море Российской Федерации или отходит от такого прибрежного сооружения, либо пытается зайти в порт или выйти из него, прибыть к прибрежному сооружению или отойти от него, судно может быть задержано по распоряжению капитана морского порта до предоставления собственником судна соответствующего свидетельства.(Дополнение статьей - Федеральный закон от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

**Статья 325. Иск о возмещении ущерба от загрязнения**

1. Иск о возмещении ущерба от загрязнения может быть предъявлен к собственнику судна только в соответствии с правилами, установленными настоящей главой.

2. При условии соблюдения правила, установленного пунктом 3 настоящей статьи, иск о возмещении ущерба от загрязнения на основании правил, установленных настоящей главой, или на иных основаниях не может быть предъявлен к: 1) работникам, в том числе членам экипажа судна, или агентам собственника судна; 2) лоцману или любому другому лицу, которое, не являясь членом

экипажа судна, выполняет работу на судне; 3) любому судовладельцу, не являющемуся собственником судна;(В редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ ) 4) любому лицу, осуществляющему спасательные операции с согласия собственника судна или по указанию публичных властей; 5) любому лицу, принимавшему предупредительные меры; 6) работникам или агентам лиц, указанных в подпунктах 3, 4 и 5 настоящего пункта.(В редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ ) 2 1 . Иск о возмещении ущерба от загрязнения не может быть предъявлен к лицам, указанным в пункте 2 настоящей статьи, если только ущерб от загрязнения не явился результатом их действий или бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности. (Дополнение пунктом - Федеральный закон от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

3. Правила, установленные настоящей главой, не затрагивают право регресса собственника судна к третьим лицам.

4. Иск о возмещении ущерба от загрязнения может быть предъявлен непосредственно к страховщику или к лицу, предоставившему иное финансовое обеспечение ответственности собственника судна за ущерб от загрязнения. В таком случае ответчик, если даже собственник судна не имеет права ограничить ответственность в соответствии со статьей 321 настоящего Кодекса, может воспользоваться пределами ответственности, установленными статьей 320 настоящего Кодекса. Ответчик может также представить те возражения, на которые мог бы сослаться сам собственник судна, за исключением ссылок на банкротство или ликвидацию его организации. Кроме того, ответчик может воспользоваться для своей защиты тем возражением, что ущерб от загрязнения причинен умышленно самим собственником судна и ответчик не может использовать никакое другое средство защиты, на которое ответчик имеет право ссылаться в деле, возбужденном против него собственником судна. Ответчик имеет право во всех случаях требовать, чтобы собственник судна был привлечен к участию в деле в качестве соответчика.

5. Иск о возмещении ущерба от загрязнения к собственнику судна, к страховщику или к лицу, предоставившему иное финансовое обеспечение ответственности собственника судна, предъявляется в суд или арбитражный суд в Российской Федерации по месту причинения ущерба, если в результате инцидента ущерб от загрязнения причинен на территории Российской Федерации, в том числе в территориальном море Российской Федерации, или в ее исключительной экономической зоне либо были приняты предупредительные меры по предотвращению или уменьшению ущерба от загрязнения на территории Российской Федерации, в том числе в территориальном море Российской Федерации, или в ее исключительной экономической зоне.(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

## Глава XIX. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА УЩЕРБ В СВЯЗИ С МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКОЙ ОПАСНЫХ И ВРЕДНЫХ ВЕЩЕСТВ

### Статья 326. Сфера применения правил, установленных настоящей главой

1. Правила, установленные настоящей главой, применяются к требованиям возмещения ущерба, причиненного в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ, за исключением требований, вытекающих из договора морской перевозки груза и договора морской перевозки пассажира.

2. Правила, установленные настоящей главой, не применяются к: 1) ущербу от загрязнения, как он определен в подпункте 5 пункта 2 статьи 316 настоящего Кодекса, независимо от того, выплачивается ли компенсация за такой ущерб согласно правилам, установленным главой XVIII настоящего Кодекса; 2) ущербу, причиненному радиоактивным веществом класса 7, указанным в Международном кодексе морской перевозки опасных грузов 1965 года, с поправками или в дополнении В к Кодексу безопасной практики перевозки навалочных грузов 1965 года, с поправками; 3) судам вместимостью не более чем 200, которые перевозят опасные и вредные вещества только в упакованном виде, при условии, если такие суда осуществляют рейсы между портами (сооружениями) Российской Федерации.(В редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

### Статья 327. Основания ответственности собственника судна

1. Собственник судна с момента инцидента или, если инцидент состоит из ряда происшествий одного и того же происхождения, с момента первого происшествия несет ответственность за ущерб, причиненный опасными и вредными веществами в связи с морской перевозкой их на борту судна, за исключением случаев, предусмотренных статьями 328 и 329 настоящего Кодекса.

2. В настоящей статье и последующих статьях настоящей главы устанавливается, что: 1) потерпевшим лицом является гражданин, юридическое лицо, государство или любая его составная часть; 2) собственником судна является 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) опасными и вредными веществами являются перевозимые на борту судна в качестве груза следующие вещества, материалы и изделия: перевозимая наливом нефть, виды которой перечислены в дополнении I к Приложению I к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней, с поправками; перевозимые наливом вредные жидкие вещества, определенные правилом 1.10 Приложения II к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней, с поправками;(В редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ ) перевозимые наливом опасные жидкие вещества, перечисленные в главе 17 Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом, 1983 года, с поправками, а также опасные вещества, в отношении которых предварительные условия перевозки установлены в соответствии с пунктом 1.1.3 указанного Кодекса; опасные и вредные вещества, материалы и изделия в упакованном виде, установленные Международным кодексом морской перевозки опасных грузов 1965 года, с поправками; сжиженные газы, которые перечислены в главе 19 Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом, 1983 года, с поправками и в отношении которых предварительные условия перевозки установлены в соответствии с пунктом 1.1.6 указанного Кодекса; жидкие вещества, перевозимые наливом, с температурой вспышки, не превышающей 60 градусов по Цельсию (измерена при испытании в закрытом тигле); обладающие опасными химическими свойствами твердые материалы, содержащиеся в дополнении В к Кодексу безопасной практики перевозки навалочных грузов 1965 года, с поправками, в той мере, в какой такие материалы подпадают также под действие Международного кодекса морской перевозки опасных грузов 1965 года, с поправками, если они перевозятся в упакованном виде; остатки от предыдущей перевозки наливом или навалом веществ, указанных в абзацах втором, третьем, четвертом, шестом, седьмом и восьмом настоящего подпункта; 4) ущербом являются: смерть или повреждение здоровья любого лица, причиненные опасными и вредными веществами на судне, перевозящем такие вещества, или вне такого судна; утрата или повреждение имущества, причиненные опасными и вредными веществами вне судна, перевозящего такие вещества; ущерб от загрязнения окружающей среды, причиненный опасными и вредными веществами, при условии, если компенсация за ущерб окружающей среде кроме упущенной выгоды в результате причинения такого ущерба ограничивается расходами на разумные восстановительные меры, которые фактически приняты или должны быть приняты; расходы на предупредительные меры и причиненный такими мерами последующий ущерб. В настоящем подпункте слова "причиненные опасными и вредными веществами" означают причинение опасным или вредным характером данных веществ. В случае, если невозможно разумно отделить ущерб, причиненный опасными и вредными веществами, от ущерба, причиненного вследствие других обстоятельств, весь такой ущерб считается причиненным опасными и вредными веществами при условии, что ущерб, причиненный вследствие других обстоятельств, не является ущербом, указанным в подпунктах 1 и 2 пункта 2 статьи 326 настоящего Кодекса;(В редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ ) 5) предупредительными мерами являются любые разумные меры, принятые любым лицом после инцидента по предотвращению или уменьшению ущерба; 6) инцидентом является любое происшествие или ряд происшествий одного и того же происхождения, в результате которых причинен ущерб или возникла серьезная и непосредственная угроза причинения ущерба; 7) морская перевозка опасных и вредных веществ означает период с момента, когда опасные и вредные вещества поступили в любую часть судового оборудования при погрузке, до момента, когда они перестали находиться в любой части судового оборудования при выгрузке. В случае, если судовое оборудование не используется, данный период начинается и заканчивается соответственно, когда опасные и вредные вещества пересекают поручни судна.

**Статья 328. Освобождение собственника судна от ответственности**

Собственник судна не несет ответственность за ущерб, причиненный опасными и вредными веществами, если докажет, что: ущерб причинен вследствие военных или враждебных действий, народных волнений или исключительного по своему характеру, неизбежного и непреодолимого стихийного явления; ущерб полностью причинен действиями или бездействием третьих лиц с

намерением причинить ущерб; ущерб полностью причинен по неосторожности или в результате иных противоправных действий публичных властей, отвечающих за содержание в порядке огней и других навигационных средств, при исполнении ими указанной функции;(В редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ ) непредоставление отправителем или любым другим лицом информации об опасном и о вредном характере погруженных на судно веществ полностью или частично причинило ущерб либо привело к тому, что собственник судна не получил страхование в соответствии со статьей 334 настоящего Кодекса. Собственник судна может быть освобожден от ответственности за ущерб на основании правил, установленных настоящим абзацем, при условии, если ни собственник судна, ни его работники или агенты не знали и не должны были при разумных обстоятельствах знать об опасном и о вредном характере погруженных веществ.

**Статья 329. Умысел или неосторожность потерпевшего лица**

(Наименование в редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ ) В случае, если собственник судна докажет, что ущерб полностью или частично причинен умышленно или по неосторожности потерпевшего лица, собственник судна может быть полностью или частично освобожден от ответственности перед таким лицом.(В редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

**Статья 330. Солидарная ответственность собственников двух или более судов**

1. В случае причинения ущерба в результате инцидента с вовлечением двух или более судов, каждое из которых перевозит опасные и вредные вещества, собственник каждого судна, если он не освобождается от ответственности на основании статей 328 и 329 настоящего Кодекса, несет ответственность за ущерб. Собственники судов несут солидарную ответственность за ущерб, который не может быть разумно разделен между ними.

2. Собственники двух или более судов, вовлеченных в инцидент, имеют право на ограничение ответственности, применимое к каждому из них в соответствии со статьей 331 настоящего Кодекса.

3. Правила, установленные настоящей статьей, не затрагивают право регресса одного из собственников судов к любому другому собственнику судна.

**Статья 331. Ограничение ответственности собственника судна**

Собственник судна имеет право ограничить свою ответственность по отношению к одному инциденту общей суммой, исчисляемой следующим образом: 10 миллионов расчетных единиц для судна вместимостью не более чем 2 000; для судна вместимостью более чем 2 000 к сумме, указанной в абзаце втором настоящей статьи, за каждую последующую единицу вместимости добавляется: от 2 001 до 50 000 - 1,5 тысячи расчетных единиц; свыше 50 000 - 360 расчетных единиц, при условии, если общая сумма ни в коем случае не превышает 100 миллионов расчетных единиц. (Статья в редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

**Статья 332. Утрата права на ограничение ответственности**

Собственник судна утрачивает право на ограничение ответственности, предусмотренное статьей 331 настоящего Кодекса, если доказано, что ущерб явился результатом его собственного действия или собственного бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности.

**Статья 333. Фонд ограничения ответственности**

1. В целях ограничения своей ответственности в соответствии со статьей 331 настоящего Кодекса собственник судна должен создать фонд ограничения ответственности на общую сумму, равную пределу его ответственности, в суде или арбитражном суде, в которых к нему предъявлен иск о возмещении ущерба, либо, если такой иск не предъявлен, в суде или арбитражном суде, в которых иск может быть предъявлен. Такой фонд может быть создан посредством внесения суммы в депозит суда или арбитражного суда либо предоставления банковской гарантии или иного финансового обеспечения, приемлемых в соответствии с законодательством Российской Федерации и признаваемых достаточными судом или арбитражным судом.

2. Расходы и пожертвования постольку, поскольку они разумны и произведены собственником судна добровольно с целью предотвратить или уменьшить ущерб, дают ему такие права по отношению к фонду ограничения ответственности, какие имеют другие кредиторы.

3. Страховщик или иное предоставившее финансовое обеспечение лицо имеет право создать фонд ограничения ответственности в соответствии с настоящей статьей на таких условиях и такого

значения, как если бы фонд создан собственником судна. Такой фонд может быть создан, если даже в соответствии со статьей 332 настоящего Кодекса 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 правила распределения фонда ограничения ответственности, установленные статьей 364 настоящего Кодекса. 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 статьей 331 настоящего Кодекса.

5. В случае, если собственник судна после инцидента создал фонд ограничения ответственности в соответствии с настоящей статьей и имеет право на ограничение ответственности: никакое лицо, требующее возмещения ущерба, причиненного вследствие данного инцидента, не имеет права на удовлетворение такого требования за счет какого-либо другого имущества собственника судна; суд или арбитражный суд выносит постановление об освобождении судна или иного принадлежащего собственнику судна имущества, на которые наложен арест по требованию возмещения ущерба, причиненного таким инцидентом, и так же возвращает любой залог или иное обеспечение, предоставленные для предотвращения такого ареста. Правила, установленные настоящим пунктом, применяются в случае, если лицо, требующее возмещения ущерба, имеет право на защиту в суде или арбитражном суде, которые распоряжаются фондом ограничения ответственности, и такой фонд может быть действительно использован для удовлетворения требования такого лица.

**Статья 334. Страхование или иное финансовое обеспечение ответственности**

1. Собственник судна, зарегистрированного в Российской Федерации и фактически перевозящего опасные и вредные вещества, для покрытия своей ответственности за ущерб на основании правил, установленных настоящей главой, должен осуществить страхование или предоставить иное финансовое обеспечение ответственности на сумму, равную пределу его ответственности за ущерб от загрязнения в соответствии со статьей 331 настоящего Кодекса.(В редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

2. Любые суммы, предоставление которых гарантируется страхованием или иным финансовым обеспечением ответственности в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, должны использоваться исключительно для удовлетворения требований, предъявляемых на основании правил, установленных настоящей главой.

3. Правила, установленные пунктом 1 настоящей статьи, применяются соответственно к фактически перевозящему опасные и вредные вещества судну, плавающему под флагом иностранного государства, заходящему в порт на территории Российской Федерации или выходящему из него либо прибывающему к прибрежному сооружению в территориальном море Российской Федерации или отходящему от такого прибрежного сооружения.(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

4. Обязательства собственника судна, предусмотренные пунктом 1 настоящей статьи, могут быть исполнены уполномоченным представителем собственника судна или владельцем судна, в том числе фрахтователем судна по бербоут-чартеру.(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 26.05.2021 № 142-ФЗ )

**Статья 335. Свидетельство о страховании или об ином финансовом обеспечении ответственности за ущерб, причиненный опасными и вредными веществами**

1. Свидетельство о страховании или об ином финансовом обеспечении ответственности за ущерб, причиненный опасными и вредными веществами (далее - свидетельство), удостоверяющее наличие страхования или иного финансового обеспечения ответственности и имеющее силу в соответствии с правилами, установленными настоящей главой, выдается капитаном морского порта, в котором осуществляется государственная регистрация судов, каждому судну , если требования, предусмотренные пунктом 1 статьи 334 настоящего Кодекса, выполнены.(В редакции федеральных законов от 23.04.2012 № 36-ФЗ , от 26.05.2021 № 142-ФЗ ) Свидетельство должно содержать следующие сведения: название судна, его позывной сигнал и порт (место) государственной регистрации;(В редакции Федерального закона от 23.04.2012 № 36-ФЗ ) название и место нахождения страхователя (владельца судна или собственника судна);(В редакции Федерального закона от 26.05.2021 № 142-ФЗ )

идентификационный номер судна, присвоенный Международной морской организацией; вид финансового обеспечения ответственности и срок его действия; название и основное место деятельности страховщика или другого предоставившего финансовое обеспечение ответственности лица и в соответствующих случаях место, в котором осуществлено страхование или предоставлено иное финансовое обеспечение ответственности;(В редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ ) срок действия свидетельства, который не может превышать срок действия страхования или иного финансового обеспечения ответственности.

2. Свидетельство составляется на русском языке и должно содержать перевод на английский, французский или испанский язык.

3. Свидетельство должно находиться на борту судна, и копия его должна быть сдана на хранение в орган государственной регистрации судна.(В редакции Федерального закона от 23.04.2012 № 36-ФЗ )

4. Страхование или иное финансовое обеспечение ответственности не удовлетворяет требованиям, предусмотренным настоящей статьей, если действие такого обеспечения может прекратиться по иным причинам, чем истечение указанного в свидетельстве в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи срока действия страхования или иного финансового обеспечения ответственности, до истечения трех месяцев с момента уведомления органа государственной регистрации судна о таком прекращении, за исключением случаев аннулирования таким органом свидетельства или выдачи в указанный период нового свидетельства.(В редакции Федерального закона от 23.04.2012 № 36-ФЗ ) Правила, установленные абзацем первым настоящего пункта, применяются также к любому изменению, в результате которого страхование или иное финансовое обеспечение ответственности прекращает удовлетворять требованиям, предусмотренным настоящей статьей.

5. Условия, порядок выдачи и проверки свидетельств, указанных в настоящей статье, определяются правилами, утвержденными федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

6. Судно, которое находится в собственности Российской Федерации, фактически перевозит опасные и вредные вещества и в отношении которого не осуществлено страхование или не предоставлено иное финансовое обеспечение ответственности, должно иметь свидетельство, выданное соответствующим органом государственной регистрации судна и удостоверяющее, что судно является собственностью государства и ответственность за ущерб в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ обеспечена в пределах, которые определяются в соответствии со статьей 331 настоящего Кодекса. Указанное свидетельство должно, насколько это возможно, соответствовать свидетельству, предусмотренному пунктом 1 настоящей статьи.(В редакции федеральных законов от 14.06.2011 № 141-ФЗ ; от 23.04.2012 № 36-ФЗ ) Правила, установленные абзацем первым настоящего пункта, применяются соответственно к находящемуся в собственности иностранного государства и фактически перевозящему опасные и вредные вещества судну, заходящему в порт на территории Российской Федерации или выходящему из него либо прибывающему к прибрежному сооружению в территориальном море Российской Федерации или отходящему от такого прибрежного сооружения.(Дополнение абзацем - Федеральный закон от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

7. Судну, к которому применяются правила, установленные пунктом 1 статьи 334 настоящего Кодекса и абзацем первым пункта 6 настоящей статьи, запрещается осуществлять коммерческую деятельность, если оно не имеет свидетельства, выданного в соответствии с пунктом 1 или 6 настоящей статьи.(В редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

**Статья 335.1. Последствия невыполнения обязанности иметь свидетельство**

1. Любое судно, фактически перевозящее опасные и вредные вещества, не может зайти в порт на территории Российской Федерации или выйти из него либо прибыть к прибрежному сооружению в территориальном море Российской Федерации или отойти от такого прибрежного сооружения, если на борту такого судна не находится свидетельство, предусмотренное пунктом 1 или 6 статьи 335 настоящего Кодекса.

2. Если в нарушение правила, предусмотренного пунктом 1 настоящей статьи, судно заходит в порт на территории Российской Федерации или выходит из него, либо прибывает к прибрежному сооружению в территориальном море Российской Федерации или отходит от такого прибрежного сооружения, либо пытается зайти в порт или выйти из него, прибыть к прибрежному сооружению или отойти от него, судно может быть задержано по распоряжению капитана морского порта до предоставления собственником судна соответствующего свидетельства.(Дополнение статьей - Федеральный закон от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

**Статья 336. Иск о возмещении ущерба**

1. Иск о возмещении ущерба может быть предъявлен к собственнику судна только в соответствии с правилами, установленными настоящей главой.

2. При условии соблюдения правила, установленного пунктом 3 настоящей статьи, иск о возмещении ущерба на основании правил, установленных настоящей главой, или на иных основаниях не может быть предъявлен к: 1) работникам, в том числе членам экипажа судна, или агентам собственника судна; 2) лоцману или любому другому лицу, которое, не являясь членом экипажа судна, выполняет работу на судне; 3) любому фрахтователю, в том числе фрахтователю по бербоут-чартеру, и доверительному управляющему; 4) любому лицу, осуществляющему спасательные операции с согласия собственника судна или по указанию публичных властей; 5) любому лицу, принимающему предупредительные меры; 6) работникам или агентам лиц, указанных в подпунктах 3, 4 и 5 настоящего пункта, если ущерб не является результатом их собственных действий или собственного бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности.

3. Правила, установленные настоящей главой, не затрагивают право регресса собственника судна к любому третьему лицу (в том числе к отправителю или получателю опасных и вредных веществ), причинившему ущерб, или к лицам, указанным в пункте 2 настоящей статьи.

4. Иск о возмещении ущерба может быть предъявлен непосредственно к страховщику или к лицу, предоставившему иное финансовое обеспечение ответственности собственника судна за ущерб. В таком случае ответчик, если даже собственник судна не имеет права ограничить свою ответственность в соответствии со статьей 332 настоящего Кодекса, может воспользоваться пределами ответственности, установленными статьей 331 настоящего Кодекса. Ответчик может также представить те возражения, на которые имеет право ссылаться сам собственник судна, за исключением ссылок на банкротство или ликвидацию его организации. Кроме того, ответчик может воспользоваться для своей защиты тем возражением, что ущерб причинен умышленно самим собственником судна и ответчик не может использовать никакое другое средство защиты, на которое ответчик имеет право ссылаться в деле, возбужденном против него собственником судна. Ответчик имеет право во всех случаях требовать, чтобы собственник судна был привлечен к участию в деле в качестве соответчика.

**Статья 336.1. Основания ответственности судовладельца**

1. Судовладелец с момента инцидента или, если инцидент состоит из ряда происшествий одного и того же происхождения, с момента первого происшествия несет ответственность за ущерб от загрязнения, причиненный бункерным топливом, которое находится на борту судна или источником которого является судно, за исключением случаев, предусмотренных статьями 336 2 и 336 3 настоящего Кодекса.

2. Если только одно судно вовлечено в инцидент и более чем одно лицо несет ответственность за ущерб от загрязнения в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, ответственность таких лиц является солидарной.

3. В настоящей статье и последующих статьях настоящей главы: 1) потерпевшим лицом является гражданин, юридическое лицо, государство или любая его составная часть; 2) собственником судна является 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) бункерным топливом являются любая углеводородная минеральная нефть (включая смазочное масло), используемая или предназначенная для использования в целях эксплуатации или движения судна, и любые остатки, содержащие такую нефть; 4) ущербом от загрязнения являются: любой ущерб, причиненный вне судна загрязнением, происшедшим вследствие утечки или слива бункерного топлива с судна, где бы такие утечка или слив ни произошли, при условии, что компенсация за ущерб, причиненный окружающей среде, за исключением упущенной выгоды в результате причинения такого ущерба, ограничивается расходами на разумные восстановительные меры, которые фактически приняты или должны быть приняты; расходы на предупредительные меры и причиненный такими мерами последующий ущерб; 5) предупредительными мерами являются любые разумные меры, принятые любым лицом после инцидента, по предотвращению или уменьшению ущерба от загрязнения; 6) инцидентом является любое происшествие или ряд происшествий одного и того же происхождения, в результате которых причинен ущерб от загрязнения или возникла серьезная и непосредственная угроза причинения такого ущерба.

**Статья 336.2. Освобождение судовладельца от ответственности**

Судовладелец не несет ответственность за ущерб от загрязнения, если докажет, что ущерб: 1) причинен вследствие военных или враждебных действий, гражданской войны, народных волнений либо исключительного по своему характеру, неизбежного и непреодолимого стихийного явления; 2) полностью причинен действиями или бездействием третьих лиц с намерением причинить ущерб от загрязнения; 3) полностью причинен по неосторожности или в результате иных противоправных действий публичных властей, отвечающих за содержание в рабочем состоянии огней и других навигационных средств, при исполнении ими указанной функции.

**Статья 336.3. Умысел или неосторожность потерпевшего лица**

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

**Статья 336.4. Инцидент с вовлечением двух и более судов**

В случае причинения ущерба от загрязнения в результате инцидента с вовлечением двух и более судов, к которым применяются правила настоящей главы, все судовладельцы, если они не освобождаются от ответственности на основании статей 336 2 и 336 3 настоящего Кодекса, несут солидарную ответственность за весь ущерб от загрязнения, который не может быть разумно разделен между ними.

**Статья 336.5. Ограничение ответственности**

Правила, установленные настоящей главой, не затрагивают право судовладельца и лица, осуществившего страхование или предоставившего иное финансовое обеспечение ответственности собственника судна, ограничить свою ответственность в соответствии с правилами, установленными главой XXI настоящего Кодекса.

**Статья 336.6. Страхование или иное финансовое обеспечение ответственности**

1. Собственник судна вместимостью более чем 1 000, зарегистрированного в Российской Федерации, должен осуществить страхование или предоставить иное финансовое обеспечение своей ответственности за ущерб от загрязнения в сумме, равной пределу его ответственности, определяемому в соответствии с правилами, установленными главой XXI настоящего Кодекса.

2. Правила, установленные пунктом 1 настоящей статьи, применяются соответственно к иностранному судну вместимостью более чем 1 000, заходящему в порт на территории Российской Федерации или выходящему из него либо прибывающему к прибрежному сооружению в территориальном море Российской Федерации или отходящему от такого прибрежного сооружения.

3. Обязательства собственника судна, предусмотренные пунктом 1 настоящей статьи, могут быть исполнены уполномоченным представителем собственника судна или владельцем судна, в том числе фрахтователем судна по бербоут-чартеру.(Дополнение пунктом - Федеральный закон от 26.05.2021 № 142-ФЗ )

**Статья 336.7. Свидетельство о страховании или об ином финансовом обеспечении гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом**

1. Свидетельство о страховании или об ином финансовом обеспечении гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом (далее - свидетельство), удостоверяющее наличие страхования или иного финансового обеспечения ответственности и имеющее силу в соответствии с правилами, установленными настоящей главой, выдается капитаном морского порта, в котором осуществляется государственная регистрация судов, каждому судну , если требования, предусмотренные пунктом 1 статьи 336 6 настоящего Кодекса, выполнены.(В редакции федеральных законов от 23.04.2012 № 36-ФЗ , от 26.05.2021 № 142-ФЗ )

2. Свидетельство должно содержать следующие сведения: 1) название судна, его позывной сигнал и порт (место) его государственной регистрации;(В редакции Федерального закона от 23.04.2012 № 36-ФЗ ) 2) название и место нахождения страхователя (владельца судна или собственника судна);(В редакции Федерального закона от 26.05.2021 № 142-ФЗ ) 3) идентификационный номер судна, присвоенный Международной морской организацией; 4) вид финансового обеспечения ответственности и срок его действия; 5) название и основное место деятельности страховщика или другого предоставившего финансовое обеспечение ответственности лица и в соответствующих случаях место, в котором

осуществлено страхование или предоставлено иное финансовое обеспечение ответственности; 6) срок действия свидетельства, который не может превышать срок действия страхования или иного финансового обеспечения ответственности.

3. Свидетельство составляется на русском языке и должно содержать перевод на английский, французский или испанский язык.

4. Свидетельство должно находиться на борту судна, его копия должна быть сдана на хранение в орган государственной регистрации судна.(В редакции Федерального закона от 23.04.2012 № 36-ФЗ )

5. Страхование или иное финансовое обеспечение ответственности не удовлетворяет требованиям, предусмотренным настоящей статьей, если действие такого обеспечения может прекратиться по иным причинам, чем истечение указанного в свидетельстве в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи срока действия страхования или иного финансового обеспечения ответственности, до истечения трех месяцев с момента уведомления органа государственной регистрации судна об этом прекращении, за исключением случаев аннулирования данным органом свидетельства или выдачи в этот период нового свидетельства.(В редакции Федерального закона от 23.04.2012 № 36-ФЗ )

6. Правила, установленные пунктом 5 настоящей статьи, применяются также к любому изменению, в результате которого страхование или иное финансовое обеспечение ответственности прекращает удовлетворять требованиям, предусмотренным настоящей статьей.

7. Условия, порядок выдачи и проверки свидетельств, указанных в настоящей статье, определяются правилами, утвержденными федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

8. Судно вместимостью более чем 1 000, которое находится в собственности Российской Федерации и в отношении которого не осуществлено страхование или не предоставлено иное финансовое обеспечение ответственности, должно иметь свидетельство, выданное соответствующим органом государственной регистрации судна и удостоверяющее, что судно является собственностью государства и ответственность за ущерб от загрязнения обеспечена в пределах, которые определяются в соответствии с правилами, установленными главой XXI настоящего Кодекса. Указанное свидетельство должно соответствовать, насколько это возможно, свидетельству, предусмотренному пунктом 1 настоящей статьи.(В редакции Федерального закона от 23.04.2012 № 36-ФЗ )

9. Правила, установленные пунктом 8 настоящей статьи, применяются соответственно к находящемуся в собственности иностранного государства судну вместимостью более чем 1 000, заходящему в порт на территории Российской Федерации или выходящему из него либо прибывающему к прибрежному сооружению в территориальном море Российской Федерации или отходящему от такого прибрежного сооружения.

10. Если судно, к которому применяются правила, установленные пунктом 8 настоящей статьи и пунктом 1 статьи 336 6 настоящего Кодекса, не имеет свидетельства, выдаваемого в соответствии с пунктом 1 или 8 настоящей статьи, его эксплуатация запрещается.

**Статья 336.8. Последствия невыполнения обязанности иметь свидетельство**

1. Любое судно вместимостью более чем 1 000 не может зайти в порт на территории Российской Федерации или выйти из него либо прибыть к прибрежному сооружению в территориальном море Российской Федерации или отойти от такого прибрежного сооружения, если на борту данного судна не находится свидетельство, предусмотренное пунктом 1 или 8 статьи 336 7 настоящего Кодекса.

2. Если в нарушение правила, предусмотренного пунктом 1 настоящей статьи, судно заходит в порт на территории Российской Федерации или выходит из него, либо прибывает к прибрежному сооружению в территориальном море Российской Федерации или отходит от такого прибрежного сооружения, либо пытается зайти в порт или выйти из него, прибыть к прибрежному сооружению или отойти от него, судно может быть задержано по распоряжению капитана морского порта до предоставления собственником судна соответствующего свидетельства.

**Статья 336.9. Иск о возмещении ущерба от загрязнения**

1. Иск о возмещении ущерба от загрязнения может быть предъявлен к судовладельцу только в соответствии с правилами, установленными настоящей главой.

2. При условии соблюдения правила, установленного пунктом 3 настоящей статьи, иск о возмещении ущерба от загрязнения на основании правил, установленных настоящей главой, не может быть предъявлен к: 1) любому лицу, осуществляющему спасательные операции с согласия судовладельца

или по указанию публичных властей; 2) любому лицу, принимавшему предупредительные меры; 3) работникам или агентам лиц, указанных в подпунктах 1 и 2 настоящего пункта.

3. Иск о возмещении ущерба от загрязнения не может быть предъявлен к лицам, указанным в пункте 2 настоящей статьи, если только ущерб от загрязнения не явился результатом их действий или бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности.

4. Правила, установленные настоящей главой, не затрагивают право регресса судовладельца к любым третьим лицам.

5. Иск о возмещении ущерба от загрязнения может быть предъявлен непосредственно к страховщику или к лицу, предоставившему иное финансовое обеспечение ответственности собственника судна за ущерб от загрязнения. В таком случае ответчик может представить те возражения, за исключением ссылок на банкротство или ликвидацию организации судовладельца, на которые мог бы сослаться сам судовладелец, в том числе на ограничение ответственности в соответствии со статьей 336 5 настоящего Кодекса. Кроме того, ответчик, если даже судовладелец не имеет права ограничить свою ответственность в соответствии со статьей 336 5 настоящего Кодекса, может ограничить свою ответственность суммой, равной сумме страхования или иного финансового обеспечения в соответствии с пунктом 1 статьи 336 6 настоящего Кодекса. Ответчик в целях своей защиты может ссылаться также на то, что ущерб от загрязнения причинен умышленно самим судовладельцем, однако ответчик не может использовать средства защиты, на которые он имеет право ссылаться в деле, возбужденном против него судовладельцем. Ответчик во всех случаях имеет право требовать, чтобы судовладелец был привлечен к участию в деле в качестве соответчика.

6. Иск о возмещении ущерба от загрязнения к судовладельцу, к страховщику или к лицу, предоставившему иное финансовое обеспечение ответственности собственника судна, предъявляется в суд или арбитражный суд в Российской Федерации по месту причинения ущерба, если в результате инцидента ущерб от загрязнения причинен на территории Российской Федерации, в том числе в территориальном море Российской Федерации, или в ее исключительной экономической зоне либо были приняты предупредительные меры по предотвращению или уменьшению ущерба от загрязнения на территории Российской Федерации, в том числе в территориальном море Российской Федерации, или в ее исключительной экономической зоне.

**Статья 336.10. Исключение из сферы применения правил, установленных настоящей главой**

Правила, установленные настоящей главой, не применяются к ущербу от загрязнения, как он определен в подпункте 5 пункта 2 статьи 316 настоящего Кодекса, независимо от того, выплачивается ли компенсация за такой ущерб в соответствии с правилами, установленными главой XVIII настоящего Кодекса.

**Статья 336.11. Страхование или иное финансовое обеспечение ответственности за удаление затонувших судов**

Собственник судна вместимостью 300 и более для покрытия своей ответственности за удаление затонувшего судна должен осуществить страхование или предоставить иное финансовое обеспечение такой ответственности в соответствии с требованиями Найробийской международной конвенции об удалении затонувших судов 2007 года.

**Статья 336.12. Свидетельство о страховании или ином финансовом обеспечении ответственности за удаление затонувших судов**

1. Свидетельство о страховании или ином финансовом обеспечении ответственности за удаление затонувших судов, удостоверяющее наличие страхования или иного финансового обеспечения ответственности, предусмотренное Найробийской международной конвенцией об удалении затонувших судов 2007 года, выдается в отношении каждого судна капитаном морского порта, осуществляющим государственную регистрацию судов, если требования, предусмотренные Найробийской международной конвенцией об удалении затонувших судов 2007 года, выполнены.

2. Условия, порядок выдачи и проверки свидетельства, указанного в настоящей статье, определяются правилами, утвержденными федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

3. Организация и осуществление проверки свидетельства, указанного в настоящей статье, осуществляются в рамках государственного портового контроля.

## Глава XX. СПАСАНИЕ СУДОВ И ДРУГОГО ИМУЩЕСТВА

### Статья 337. Сфера применения правил, установленных настоящей главой

1. Правила, установленные настоящей главой, применяются к любым спасательным операциям, если договором о спасании прямо или косвенно не предусмотрено иное. Стороны не вправе своим договором исключить применение статьи 339 настоящего Кодекса, а также отступить от обязанностей по предотвращению или уменьшению ущерба окружающей среде, установленных статьей 340 настоящего Кодекса.

2. Для целей настоящей главы: 1) спасательной операцией является любое действие или любая деятельность, предпринимаемые для оказания помощи любому судну или другому имуществу, находящимся в опасности в судоходных водах или в любых других водах;(В редакции федеральных законов от 14.07.2008 № 118-ФЗ ; от 01.07.2010 № 141-ФЗ ) 2) имуществом является не прикрепленное постоянно и преднамеренно к побережью имущество и фрахт на риске; 3) ущербом окружающей среде является значительный реальный ущерб, причиненный здоровью человека, или морской флоре и фауне, или ресурсам в прибрежных водах, во внутренних водах либо в прилегающих к ним районах загрязнением, пожаром, взрывом или другими подобными крупными инцидентами.

3. Правила, установленные настоящей главой, за исключением правила, установленного пунктом 1 статьи 345 настоящего Кодекса, также распространяются на: военные корабли, военно-вспомогательные суда и другие суда, находящиеся в собственности Российской Федерации, собственности субъектов Российской Федерации или эксплуатируемые ими и используемые в момент осуществления спасательных операций только для правительственной некоммерческой службы; некоммерческие грузы, находящиеся в собственности государства.

4. Правила, установленные настоящей главой, не распространяются на: стационарные платформы или морские плавучие платформы, если такие платформы осуществляют в местах их расположения разведку и разработку минеральных и других неживых ресурсов морского дна и его недр;(В редакции Федерального закона от 23.07.2013 № 225-ФЗ ) морское имущество культурного характера, имеющее доисторическое, археологическое или историческое значение, если оно находится на морском дне.

### Статья 338. Договоры о спасании

Капитан судна или внешний капитан полностью автономного 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 на борту судна.(В редакции Федерального закона от 10.07.2023 № 294-ФЗ )

### Статья 339. Недействительность договоров или их изменение

Договор или любые его условия могут быть признаны недействительными или изменены, если: договор заключен под чрезмерным воздействием или под влиянием опасности и его условия являются несправедливыми; плата, предусмотренная договором, чрезмерно завышена или занижена по отношению к фактически оказанным услугам.

### Статья 340. 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: осуществлять спасательные операции с должной заботой; при выполнении обязанности, предусмотренной абзацем вторым настоящего пункта, проявлять должную заботу о предотвращении или об уменьшении ущерба окружающей среде; обращаться за помощью к другим спасателям, когда этого разумно требуют обстоятельства; соглашаться на участие других спасателей, когда этого разумно 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 будет признано, что такое требование неразумно.

2. По отношению к спасателю капитан находящегося в опасности судна и его владелец или владелец находящегося в опасности другого имущества обязаны: в полной мере сотрудничать с ним в ходе спасательных операций; при выполнении обязанности, предусмотренной абзацем вторым настоящего пункта, проявлять должную заботу о предотвращении или об уменьшении ущерба окружающей среде; принять судно или другое имущество, после того как оно доставлено в безопасное место, если этого разумно требует спасатель.

**Статья 341. Условия вознаграждения**

1. Спасательные операции, имевшие полезный результат, дают право на вознаграждение.

2. Никакой платы в соответствии с правилами, установленными настоящей главой, не полагается, если спасательные операции не имели полезного результата, за исключением случая, предусмотренного статьей 343 настоящего Кодекса.

**Статья 342. 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 и арбитражных расходов, которые могут подлежать уплате в связи с вознаграждением, не должно превышать спасенную стоимость судна и другого имущества.

4. Суд, арбитражный 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 343 настоящего Кодекса.

**Статья 343. 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 342 настоящего Кодекса, по крайней мере равное специальной компенсации, определяемой в соответствии с настоящей статьей, 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, арбитражный суд или третейский суд может с учетом соответствующих критериев, предусмотренных пунктом 1 статьи 342 настоящего Кодекса, если он сочтет это справедливым и разумным, 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 342 настоящего Кодекса.

4. Общая 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 342 настоящего Кодекса.

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.

6. Правила, установленные настоящей статьей, не затрагивают право регресса владельца судна к третьим лицам.

**Статья 344. Распределение вознаграждения между спасателями**

Распределение вознаграждения, установленного в соответствии со статьей 342 настоящего Кодекса, между спасателями проводится с учетом критериев, содержащихся в указанной статье.

**Статья 345. Распределение вознаграждения между судовладельцем и членами экипажа судна**

1. Распределение между судовладельцем и членами экипажа судна любого вознаграждения, заработанного за осуществление спасательной операции в соответствии с правилами, установленными настоящей главой, проводится после вычета расходов, понесенных судовладельцем и членами экипажа судна в связи с осуществлением спасательной операции, следующим образом: три пятых нетто вознаграждения причитается судовладельцу, две пятых нетто вознаграждения распределяется между членами экипажа судна; 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 правил распределения вознаграждения, установленных абзацами вторым и третьим настоящего пункта, может быть допущено только при наличии особых обстоятельств.

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

**Статья 346. 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 спасания, имеют право на справедливую долю в сумме, присужденной спасателям за спасение судна или иного имущества либо предотвращение или уменьшение ущерба окружающей среде.

**Статья 347. Услуги, оказанные в ходе исполнения договора**

Никакой платы в соответствии с правилами, установленными настоящей главой, не полагается, если только оказанные услуги не превышают того, что может разумно рассматриваться как должное исполнение договора, заключенного до возникновения опасности.

**Статья 348. Последствия неправильного поведения спасателя**

Спасатель может быть полностью или частично лишен вознаграждения либо специальной компенсации, причитающихся согласно правилам, установленным настоящей главой, в той мере, в какой спасательные операции оказались необходимыми или более трудными по его вине либо в какой спасатель виновен в обмане или в ином нечестном поведении.

**Статья 349. Запрещение спасательных операций**

Услуги, оказанные вопреки прямому и разумному 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 правилами, установленными настоящей главой.

**Статья 350. Принадлежность судов одному и тому же владельцу**

Правила, установленные статьями 342 - 349 настоящего Кодекса, применяются и в случае, если спасенное судно и осуществлявшее спасательные операции судно принадлежат одному и тому же владельцу.

**Статья 351. Обязанность предоставить обеспечение требования спасателя**

1. По просьбе спасателя лицо, ответственное за уплату вознаграждения или специальной компенсации в соответствии с правилами, установленными настоящей главой, предоставляет надлежащее обеспечение требования спасателя, в том числе проценты и судебные или арбитражные расходы.

2. Независимо от правила, установленного пунктом 1 настоящей статьи, владелец спасенного судна прилагает все усилия для предоставления владельцами груза до того, как груз будет выдан, надлежащего обеспечения требований к ним, в том числе процентов и судебных или арбитражных расходов.

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

**Статья 352. Промежуточный платеж**

1. Суд, арбитражный суд или третейский суд может посредством вынесения промежуточного решения постановить об уплате спасателю авансом такой суммы, которая представляется справедливой и разумной, и на таких условиях (в том числе при необходимости на условиях обеспечения требования), которые являются справедливыми и разумными исходя из обстоятельств конкретного дела.

2. В случае промежуточного платежа, произведенного в соответствии с настоящей статьей, обеспечение требования спасателя, предоставленное в соответствии со статьей 351 настоящего Кодекса, соответственно снижается.

**Статья 353. 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 XXI. ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПО МОРСКИМ ТРЕБОВАНИЯМ

**Статья 354. Лица, имеющие право на ограничение ответственности**

1. В соответствии с правилами, установленными настоящей главой, ограничивается ответственность судовладельца и спасателя по требованиям, предусмотренным статьей 355 настоящего Кодекса. Для целей применения правил, установленных настоящей главой, спасателем является любое лицо, предоставляющее услуги в прямой связи со спасательными операциями, в том числе с операциями, указанными в подпункте 4 пункта 1 статьи 355 настоящего Кодекса.

2. В случае, если какое-либо из требований, предусмотренных статьей 355 настоящего Кодекса, 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 правилами, установленными настоящей главой.

3. Страховщик ответственности по требованиям, предусмотренным статьей 355 настоящего Кодекса, имеет право воспользоваться ограничением ответственности в соответствии с правилами, установленными настоящей главой, в той мере, в какой и лицо, ответственность которого застрахована.

4. Действие, направленное на ограничение ответственности, не означает признание ответственности.

**Статья 355. Требования, по которым ответственность может быть ограничена**

1. При условии соблюдения правил, установленных статьями 356 и 357 настоящего Кодекса, следующие 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 последующего 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 правилами, 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 356. Исключения из ограничения ответственности**

Правила, установленные настоящей главой, не применяются к требованиям: вознаграждения за осуществление спасательной операции, в том числе уплаты специальной компенсации в соответствии со статьей 343 настоящего Кодекса, или взноса по общей аварии; возмещения ущерба от загрязнения с судов нефтью, как он определен в подпункте 5 пункта 2 статьи 316 настоящего Кодекса; возмещения ущерба в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ, как он определен в подпункте 1 пункта 2 статьи 326 настоящего Кодекса; возмещения ядерного ущерба; в связи с удалением затонувшего имущества;(В редакции Федерального закона от 30.12.2021 № 470-ФЗ ) в связи с удалением, уничтожением или обезвреживанием груза с судна; возмещения вреда, причиненного жизни, здоровью или имуществу работников судовладельца или спасателя, обязанности которых связаны с судном или со спасательными операциями, а также наследников указанных работников, лиц, находившихся у них на иждивении или имевших право на получение от них содержания, если к трудовому договору, заключенному между судовладельцем или спасателем и такими работниками, применяется законодательство Российской Федерации; возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью пассажиров судна, в случаях, если судовладелец и пассажир являются организациями или гражданами Российской Федерации; возмещения вреда, причиненного жизни, здоровью или имуществу гражданина в прямой связи с эксплуатацией судна или со спасательными операциями, в случаях, если судовладелец и гражданин либо спасатель и гражданин являются организациями или гражданами Российской Федерации.

**Статья 357. Поведение, препятствующее 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 358. Встречное требование**

В случае, если лицо, имеющее право на ограничение ответственности в соответствии с правилами, установленными настоящей главой, предъявляет возникающее из того же происшествия встречное требование к лицу, предъявившему к нему требование, первоначальное и встречное требования подлежат зачету и правила, установленные настоящей главой, применяются только к остатку, если он образуется.

**Статья 359. Общие пределы ответственности**

1. Пределы ответственности по требованиям иным, чем те, которые указаны в статье 360 настоящего Кодекса и которые возникли из одного и того же происшествия, исчисляются следующим образом: 1) по требованиям возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью гражданина: 3,02 миллиона расчетных единиц - для судна вместимостью не более чем 2 000;(В редакции федеральных законов от 14.06.2011 № 141-ФЗ ; от 03.07.2016 № 253-ФЗ ) для судна вместимостью более чем 2 000 к сумме, указанной в абзаце втором настоящего подпункта, за каждую последующую единицу вместимости добавляется: (В редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ ) от 2 001 до 30 000 - 1208 расчетных единиц;(В редакции федеральных законов от 14.06.2011 № 141-ФЗ ; от 03.07.2016 № 253-ФЗ ) от 30 001 до 70 000 - 906 расчетных единиц;(В редакции федеральных законов от 14.06.2011 № 141-ФЗ ; от 03.07.2016 № 253-ФЗ ) свыше 70 000 - 604 расчетные единицы;(В редакции федеральных законов от 14.06.2011 № 141-ФЗ ; от 03.07.2016 № 253-ФЗ ) 2) по любым другим требованиям: 1,51 миллиона расчетных единиц - для судна вместимостью не более чем 2 000;(В редакции федеральных законов от 14.06.2011 № 141-ФЗ ; от 03.07.2016 № 253-ФЗ ) для судна вместимостью более чем 2 000 к сумме, указанной в абзаце втором настоящего подпункта, за каждую последующую единицу вместимости добавляется:(В редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ ) от 2 001 до 30 000 - 604 расчетные единицы;(В редакции федеральных законов от 14.06.2011 № 141-ФЗ ; от 03.07.2016 № 253-ФЗ ) от 30 001 до 70 000 - 453 расчетные единицы;(В редакции федеральных законов от

14.06.2011 № 141-ФЗ ; от 03.07.2016 № 253-ФЗ ) свыше 70 000 - 302 расчетные единицы.(В редакции федеральных законов от 14.06.2011 № 141-ФЗ ; от 03.07.2016 № 253-ФЗ )

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 любым 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 любыми другими требованиями.

3. Предел ответственности любого 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.(В редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

4. Предел ответственности для судна вместимостью менее чем 300 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.(В редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

**Статья 360. 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 любым лицом или от имени любого лица, которое перевозилось на таком судне: по договору морской перевозки пассажира; с согласия перевозчика для сопровождения автомашины или животных, перевозка которых осуществляется по договору морской перевозки груза.

**Статья 361. Объединение требований**

1. Пределы ответственности, определенные в соответствии со статьей 359 настоящего Кодекса, применяются к совокупности всех требований, возникших из какого-либо одного происшествия, к: судовладельцу, а также любому лицу, за действие или бездействие которого судовладелец несет ответственность; владельцу судна, оказывающему услуги по спасанию с данного судна, спасателю или спасателям, действующим с такого судна, а также любому лицу, за действие или бездействие которого судовладелец либо спасатель или спасатели несут ответственность; спасателю или спасателям, действующим не с судна или исключительно на судне, которому оказываются услуги по спасанию, а также любому лицу, за действие или бездействие которого спасатель или спасатели несут ответственность.

2. Пределы ответственности, определенные в соответствии со статьей 360 настоящего Кодекса, применяются к совокупности всех требований, которые могут возникнуть из какого-либо одного происшествия, к владельцу судна, указанного в статье 360 настоящего Кодекса, а также любому лицу, за действие или бездействие которого судовладелец несет ответственность.

**Статья 362. Ограничение ответственности без создания фонда ограничения ответственности**

1. Судовладелец и спасатель вправе ограничить свою ответственность в соответствии с правилами, установленными настоящей главой, без создания фонда ограничения ответственности, предусмотренного статьей 363 настоящего Кодекса.

2. В случае, если ограничение ответственности осуществляется без создания фонда ограничения ответственности, соответственно применяются правила статьи 364 настоящего Кодекса.

**Статья 363. Создание фонда ограничения ответственности**

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

2. Фонд ограничения ответственности создается в размере суммы, исчисляемой в соответствии со статьями 359 и 360 настоящего Кодекса, вместе с процентами на данную сумму со дня происшествия,

повлекшего за собой ответственность, до дня создания такого фонда. Любой созданный таким образом фонд предназначается только для оплаты требований, по которым может быть ограничена ответственность.

3. Фонд ограничения ответственности может быть создан посредством внесения суммы, указанной в пункте 2 настоящей статьи, в депозит суда или арбитражного суда либо предоставления банковской гарантии или иного финансового обеспечения, приемлемых в соответствии с законодательством Российской Федерации и признаваемых достаточными судом или арбитражным судом.

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 364. Распределение фонда ограничения ответственности**

1. Все вопросы распределения фонда ограничения ответственности компетентен решать только суд или арбитражный суд, в которых такой фонд создан.

2. Фонд ограничения ответственности распределяется между имеющими требования лицами пропорционально установленным суммам требований таких лиц к фонду.

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 в порядке суброгации права, которые на основании правил, установленных настоящей главой, имело бы лицо, получившее компенсацию.

4. В случае, если лицо, ответственное по требованию, установит, что впоследствии данное лицо может быть обязано уплатить полностью или частично такую сумму компенсации, в отношении которой данное лицо могло бы воспользоваться правом суброгации в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, при условии уплаты компенсации до распределения фонда ограничения ответственности суд или арбитражный суд, в которых создан фонд ограничения ответственности, может распорядиться, чтобы достаточная сумма была временно зарезервирована для удовлетворения впоследствии требования такого лица к фонду.

**Статья 365. Препятствия для других исков**

В случае, если создан фонд ограничения ответственности, ни одно лицо, для удовлетворения требований которого предназначен фонд, не вправе осуществлять по таким требованиям какие-либо права в отношении любого другого имущества создавших фонд ограничения ответственности лица или лиц. После создания фонда ограничения ответственности судно или другое имущество, принадлежащие указанным лицу или лицам и арестованные по требованиям, которые могут быть предъявлены к фонду, либо предоставленное обеспечение подлежат освобождению постановлением суда или арбитражного суда, в которых образован фонд ограничения ответственности. Правило, установленное настоящей статьей, применяется в случае, если лицо, имеющее требование, может предъявить требование к фонду ограничения ответственности в суд или арбитражный суд, которые распоряжаются таким фондом, и фонд может быть действительно использован для удовлетворения такого требования.

**Статья 366. Сфера применения правил, установленных настоящей главой**

1. Правила, установленные настоящей главой, распространяются также на: суда, находящиеся в собственности Российской Федерации, собственности субъектов Российской Федерации или эксплуатируемые ими и используемые в момент возникновения требования только для правительственной некоммерческой службы, за исключением военных кораблей, военно-вспомогательных судов, пограничных кораблей, а также судов, используемых в целях транспортного обслуживания и (или) обеспечения безопасности объектов государственной охраны;(В редакции Федерального закона от 01.07.2017 № 148-ФЗ ) суда, построенные или приспособленные для буровых работ и осуществляющие такие работы.

2. Правила, установленные настоящей главой, не распространяются на: суда на воздушной подушке; морские плавучие платформы.(В редакции Федерального закона от 23.07.2013 № 225-ФЗ )

## Глава XXII. МОРСКОЙ ЗАЛОГ НА СУДНО. ИПОТЕКА СУДНА ИЛИ СТРОЯЩЕГОСЯ СУДНА

### Статья 367. Требования, которые обеспечиваются морским залогом на судно

1. Морским залогом на судно обеспечиваются требования к судовладельцу в отношении: 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 портовых и канальных сборов, сборов на других судоходных путях и лоцманских сборов; 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 результате: причинения ущерба от загрязнения с судов нефтью в значении правил, установленных главой XVIII настоящего Кодекса, или ущерба в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ в значении правил, установленных главой XIX настоящего Кодекса; воздействия радиоактивных свойств ядерного топлива или радиоактивных продуктов и отходов либо воздействия радиоактивных свойств в сочетании с токсичными, взрывными или другими опасными свойствами ядерного топлива или радиоактивных продуктов и отходов.

### Статья 368. Преимущественное удовлетворение требований, обеспеченных морским залогом на судно

Требования, обеспеченные морским залогом на судно в соответствии с пунктом 1 статьи 367 настоящего Кодекса, 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 386 настоящего Кодекса.

### Статья 369. Очередность удовлетворения требований, обеспеченных морским залогом на судно, между собой

1. Требования, обеспеченные морским залогом на судно в соответствии с пунктом 1 статьи 367 настоящего Кодекса, 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 367 настоящего Кодекса, 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 367 настоящего Кодекса, подлежат удовлетворению в пределах очереди в порядке, обратном времени возникновения таких требований. Требование считается возникшим в момент окончания спасательной операции.

### Статья 370. 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 371. 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 367 настоящего Кодекса, 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 367 настоящего Кодекса, -

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 367 настоящего Кодекса, - с момента возникновения такого требования. Указанный срок приостанавливается на период, на который арест судна не допускается в силу закона.

**Статья 372. 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 373. 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 386 настоящего Кодекса.

**Статья 374. 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 376 и 377 настоящего Кодекса.

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

**Статья 375. 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, 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 или при отсутствии соглашения о размере обеспечения обязательства каждым судном в отдельности они все вместе служат обеспечением обязательства в полном размере.

**Статья 376. Регистрация ипотеки судна или строящегося судна**

1. Ипотека судна регистрируется в том же реестре, в котором зарегистрировано судно.

2. Ипотека иностранного судна, которому временно предоставлено право плавания под Государственным флагом Российской Федерации в соответствии с пунктами 2 и 3 статьи 15 настоящего Кодекса, а также ипотека судна, строящегося для иностранного получателя, не может быть зарегистрирована в Российской Федерации.

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 в морских портах.(В редакции Федерального закона от 29.12.2017 № 460-ФЗ ) Правила регистрации прав на строящиеся суда в морских портах утверждаются федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.(Пункт в редакции Федерального закона от 08.11.2007 № 261-ФЗ )

**Статья 377. 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 указаны: данные, идентифицирующие судно (название судна, порт или место его регистрации, регистровый номер, тип и класс, тоннаж судна) или строящееся судно (место, в котором осуществляется постройка судна, построечный номер, тип судна, длина киля и другие основные размерения, регистровый номер); имя и адрес залогодателя ипотеки; имя и адрес залогодержателя ипотеки или сведения о том, что она установлена на предъявителя , а если заключен договор управления залогом, - имя и адрес управляющего залогом вместо сведений о залогодержателе ;(В редакции Федерального закона от 22.12.2020 № 447-ФЗ ) 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 сторон об этом; 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 документами.

3. До регистрации ипотеки судна или строящегося судна проводится правовая экспертиза документов, необходимых для регистрации ипотеки. 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, Российский международный реестр судов, Российский открытый реестр судов, реестр маломерных судов или реестр строящихся судов вносятся все сведения, указанные в заявлении о регистрации в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи.(В редакции Федерального закона от 03.08.2018 № 296-ФЗ ) Орган регистрации ипотеки судна или строящегося судна должен выдать залогодателю и залогодержателю либо лицу, действующему от его имени, в том числе управляющему залогом, свидетельство о регистрации ипотеки судна или строящегося судна установленного образца в соответствии с записями, содержащимися в Государственном судовом реестре, Российском международном реестре судов, Российском открытом реестре судов, реестре маломерных судов или реестре строящихся судов.(В редакции федеральных законов от 03.08.2018 № 296-ФЗ , от 22.12.2020 № 447-ФЗ )

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

6. Государственный судовой реестр, Российский международный реестр судов, Российский открытый реестр судов, реестр маломерных судов 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.(В редакции Федерального закона от 03.08.2018 № 296-ФЗ )

7. При регистрации ипотеки судна не требуется вносить какие-либо записи об этом в судовые документы. (Особенности применения статьи 377 - Федеральный закон от 22.12.2020 № 447-ФЗ )

**Статья 378. Защита интересов залогодержателя (залогодержателей) ипотеки судна или строящегося судна**

1. Предполагается, что ипотека, зарегистрированная в Государственном судовом реестре, Российском международном реестре судов, Российском открытом реестре судов, реестре маломерных судов или реестре строящихся судов, действительно установлена в пользу того лица, в пользу которого такая ипотека фактически зарегистрирована, или залогодержателя

(залогодержателей), от имени которого действует указанный в соответствующем реестре управляющий залогом, и все записи в Государственном судовом реестре, Российском международном реестре судов, Российском открытом реестре судов, реестре маломерных судов или реестре строящихся судов являются действительными, если не зарегистрировано иное.

2. Установленные настоящим Кодексом права залогодержателя (залогодержателей) в случае заключения договора управления залогом осуществляет управляющий залогом в соответствии со статьей 356 Гражданского кодекса Российской Федерации .(Статья в редакции Федерального закона от 22.12.2020 № 447-ФЗ ) (Особенности применения статьи 378 - Федеральный закон от 22.12.2020 № 447-ФЗ )

**Статья 379. 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 367 настоящего Кодекса, не подлежат преимущественному удовлетворению перед требованиями, вытекающими из обязательств, обеспеченных зарегистрированной ипотекой судна, за исключением требований, предусмотренных пунктами 3 и 4 статьи 386 настоящего Кодекса.

2. Никакие требования не подлежат преимущественному удовлетворению перед требованиями, вытекающими из обязательств, обеспеченных зарегистрированной ипотекой строящегося судна, за исключением требований, предусмотренных пунктом 4 статьи 386 настоящего Кодекса.

**Статья 380. 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 одинаковую силу.

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, Российском международном реестре судов, Российском открытом реестре судов, реестре маломерных судов или реестре строящихся судов.(В редакции Федерального закона от 03.08.2018 № 296-ФЗ )

**Статья 381. 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 другого не допускается.

2. При уступке ипотеки судна или строящегося судна в Государственный судовой реестр, Российский международный реестр судов, Российский открытый реестр судов, реестр маломерных судов или реестр строящихся судов, в которых она зарегистрирована, вносится запись о дате уступки, об имени и адресе лица, в пользу которого уступка сделана.(В редакции Федерального закона от 03.08.2018 № 296-ФЗ )

**Статья 382. 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 ненаступлении срока исполнения обязательства.

**Статья 383. Переход права собственности на судно или строящееся судно, изменение регистрации**

1. За исключением принудительной продажи судна или строящегося судна в соответствии со статьями 385 и 386 настоящего Кодекса, во всех иных случаях, влекущих за собой исключение судна из Государственного судового реестра, Российского международного реестра судов, Российского открытого реестра судов или реестра маломерных судов либо исключение 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, Российского международного реестра судов, Российского открытого реестра судов, реестра маломерных судов либо исключение права собственности на строящееся судно из реестра строящихся судов является обязательным, за исключением случаев добровольной продажи, орган государственной регистрации судна 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 в редакции Федерального закона от 03.08.2018 № 296-ФЗ )

**Статья 384. Основания принудительной продажи судна или строящегося судна**

При неисполнении или ненадлежащем исполнении должником обеспеченного ипотекой обязательства обремененное ипотекой судно или строящееся судно может быть продано на основании решения суда по месту нахождения арестованного судна или арестованного строящегося судна.(В редакции Федерального закона от 22.12.2020 № 447-ФЗ ) (Особенности применения статьи 384 - Федеральный закон от 22.12.2020 № 447-ФЗ )

**Статья 385. Извещение о принудительной продаже судна или строящегося судна**

1. До принудительной продажи судна или строящегося судна суд должен направить извещение об этом: в орган государственной регистрации судна или орган регистрации права собственности на строящееся судно;(В редакции Федерального закона от 23.04.2012 № 36-ФЗ ) всем залогодержателям зарегистрированных ипотек судна или строящегося судна, которые не установлены на предъявителя; всем залогодержателям зарегистрированных ипотек судна или строящегося судна, установленных на предъявителя, и всем держателям морского залога на судно по требованиям, предусмотренным пунктом 1 статьи 367 настоящего Кодекса, если они известили суд о своих требованиях; зарегистрированному собственнику судна или строящегося судна; в орган регистрации судна в государстве, под флагом которого судну временно разрешено плавать.

2. Лицо, требующее принудительной продажи судна или строящегося судна, должно представить суду выписку из соответствующего реестра судов или реестра строящихся судов с приложением имен и адресов залогодержателей зарегистрированных ипотек судна или строящегося судна.

3. Извещение о принудительной продаже судна или строящегося судна направляется не менее чем за тридцать дней до принудительной продажи и содержит: сведения о времени и месте принудительной продажи и такие сведения, которые касаются принудительной продажи или ведущих к принудительной продаже процедур и которые должны знать лица, имеющие право на извещение, в целях защиты своих интересов; в случае, если время и место принудительной продажи не могут быть точно определены, сведения о примерном времени и предполагаемом месте принудительной продажи и другие касающиеся принудительной продажи и достаточные для защиты интересов лиц, имеющих право на извещение, сведения. В случаях, если извещение направляется в соответствии с настоящим пунктом, дополнительное извещение о фактическом времени и месте принудительной продажи направляется после того, как они станут известны, но не позднее чем за семь дней до принудительной продажи.

4. Извещение о принудительной продаже направляется в органы и лицам, которые указаны в пункте 1 настоящей статьи, заказной почтой либо посредством использования любых электронных или иных соответствующих средств, обеспечивающих доставку уведомления о вручении. Кроме того, извещение может быть опубликовано в средствах массовой информации в месте, в котором осуществляется принудительная продажа, или по усмотрению органа, осуществляющего такую продажу, в других печатных изданиях.

**Статья 386. 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 367 настоящего Кодекса. Остаток суммы, вырученной от продажи судна или строящегося судна, распределяется в соответствии с правилами, установленными 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.(Пункт утратил силу - Федеральный закон от 30.12.2021 № 470-ФЗ )

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 367 настоящего Кодекса, 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. Если покупателем судна или строящегося судна является гражданин Российской Федерации или юридическое лицо в соответствии с законодательством Российской Федерации, судно или право собственности на строящееся судно должно быть зарегистрировано на имя такого покупателя в соответствующем реестре в Российской Федерации. Если судно или право собственности на строящееся судно зарегистрировано в соответствующем реестре в Российской Федерации 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, Российского международного реестра судов, Российского открытого реестра судов, реестра маломерных судов 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.(В редакции Федерального закона от 03.08.2018 № 296-ФЗ )

**Статья 387. Прекращение ипотеки судна или строящегося судна**

1. Ипотека судна или строящегося судна прекращается при: погашении денежного долга; прекращении денежного обязательства иными, чем погашение долга, способами (принудительной продажей и другими); 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 вносит в соответствующий реестр судов или реестр строящихся судов запись о прекращении ипотеки судна или строящегося судна.

## Глава XXIII. АРЕСТ СУДНА

**Статья 388. Полномочия на арест судна**

1. Для целей настоящей главы арестом судна является любое задержание или ограничение в передвижении судна во время нахождения его в пределах юрисдикции Российской Федерации, осуществляемые на основании постановления суда, арбитражного суда или управомоченного законом налагать арест третейского суда по морским делам для обеспечения морского требования, как оно определено в статье 389 настоящего Кодекса, за исключением задержания судна,

осуществляемого для приведения в исполнение решения суда, арбитражного суда или третейского суда, вступившего в законную силу.

2. Судно может быть арестовано только по морскому требованию.

3. Судно может быть арестовано даже тогда, когда оно готово отплыть.

4. Судно может быть арестовано для получения обеспечения независимо от того, что в соответствии с юрисдикционной оговоркой или арбитражной оговоркой, предусмотренными соответствующим договором или иным образом, морское требование, по которому на судно наложен арест, подлежит рассмотрению в суде или арбитраже другого государства.

5. Правила, установленные настоящей главой, не затрагивают право капитана морского порта на отказ в выдаче разрешения на выход судна из морского порта в соответствии со статьей 80 настоящего Кодекса, на задержание судна и груза по требованиям, предусмотренным статьей 81 настоящего Кодекса, а также право государственных органов на арест судна и груза, предусмотренное законодательством Российской Федерации.(В редакции Федерального закона от 23.07.2013 № 225-ФЗ )

**Статья 389. Морское требование**

Морским требованием является любое требование в связи с: причинением ущерба при эксплуатации судна; причинением вреда жизни или здоровью гражданина на суше либо на воде в прямой связи с эксплуатацией судна; осуществлением спасательной операции или любым договором о спасании; расходами на принятие любым лицом мер по предотвращению или уменьшению ущерба, в том числе ущерба окружающей среде, если такое требование возникает из международного договора Российской Федерации, закона или любого соглашения, а также ущербом, который причинен или может быть причинен такими мерами; расходами на удаление затонувшего имущества;(В редакции Федерального закона от 30.12.2021 № 470-ФЗ ) любым договором использования судна; любым договором морской перевозки груза или договором морской перевозки пассажира на судне; утратой или повреждением груза, в том числе багажа, перевозимого на судне; общей аварией; лоцманской проводкой; буксировкой; предоставлением продуктов питания, материалов, топлива, запасов, оборудования, в том числе контейнеров, для эксплуатации судна или содержания его; постройкой, ремонтом, модернизацией или переоборудованием судна; портовыми и канальными сборами, сборами на других судоходных путях; заработной платой и другими суммами, причитающимися капитану судна и другим членам экипажа судна за их работу на борту судна, в том числе расходами на репатриацию и уплачиваемыми от имени капитана судна и других членов экипажа судна взносами по социальному страхованию; дисбурсментскими расходами, произведенными в отношении судна; страховой премией, включающей в себя также взносы по взаимному страхованию и уплачиваемой собственником судна или его фрахтователем по бербоут-чартеру либо от их имени; комиссионным, брокерским или агентским вознаграждением, уплачиваемым собственником судна или его фрахтователем по бербоут-чартеру либо от их имени; любым спором о праве собственности на судно или владения им; любым спором между двумя или несколькими собственниками судна относительно использования судна и распределения прибыли; зарегистрированной ипотекой судна или зарегистрированным обременением судна того же характера; любым спором, возникающим из договора купли-продажи судна.

**Статья 390. Судно, которое может быть арестовано**

1. Судно, в отношении которого возникло морское требование, может быть арестовано при условии, если: 1) морское требование к судовладельцу обеспечено морским залогом на судно и относится к требованиям, предусмотренным пунктом 1 статьи 367 настоящего Кодекса; 2) морское требование основывается на ипотеке судна или обременении судна того же характера, зарегистрированных в установленном порядке; 3) морское требование касается права собственности на судно или владения им; 4) морское требование не подпадает под подпункты 1, 2 и 3 настоящего пункта, но лицо, которому судно принадлежит на праве собственности в момент возникновения морского требования, является ответственным по такому требованию и его собственником в момент начала процедуры, связанной с арестом судна, или фрахтователь судна по бербоут-чартеру в момент возникновения морского требования является ответственным по такому требованию и в момент начала процедуры, связанной с арестом судна, является его фрахтователем по бербоут-чартеру или собственником.

2. Любое другое судно или любые другие суда могут быть также арестованы, если в момент начала процедуры, связанной с их арестом, суда находятся в собственности лица, которое является ответственным по морскому требованию и являлось в момент возникновения требования собственником судна, в отношении которого морское требование возникло, либо фрахтователем по бербоут-чартеру, тайм-чартеру или рейсовому чартеру такого судна. Правило, установленное настоящим пунктом, не применяется к требованию, касающемуся права собственности на судно или владения им.

**Статья 391. Освобождение судна от ареста**

1. Судно может быть освобождено от ареста только на основании постановления суда, арбитражного суда или указанного в пункте 1 статьи 388 настоящего Кодекса третейского суда при предоставлении достаточного обеспечения в приемлемой форме.

2. При отсутствии соглашения сторон о форме и размере обеспечения суд, арбитражный суд или указанный в пункте 1 статьи 388 настоящего Кодекса третейский суд определяет форму обеспечения, а также размер обеспечения, который не должен превышать стоимость судна.

3. Любая просьба об освобождении судна от ареста в связи с предоставлением обеспечения не означает признание ответственности, отказ от средств защиты или от права на ограничение ответственности.

4. Лицо, предоставившее обеспечение в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи, может в любое время обратиться в суд, арбитражный суд или указанный в пункте 1 статьи 388 настоящего Кодекса третейский суд с просьбой об уменьшении, изменении или отмене такого обеспечения.

**Статья 392. Повторный и многократный арест судна**

1. В случае, если судно арестовано для обеспечения морского требования или обеспечение предоставлено для предотвращения ареста судна либо для освобождения его от ареста, такое судно не может быть арестовано вновь или арестовано по тому же морскому требованию, если только: 1) размер обеспечения, полученного по тому же морскому требованию, является недостаточным при условии, что общий размер обеспечения не может превышать стоимость судна; 2) лицо, которое предоставило обеспечение, не в состоянии выполнить свои обязательства полностью или частично; 3) судно, которое арестовано, или обеспечение, которое предоставлено, освобождено: по просьбе или с согласия лица, имеющего право на морское требование, и при наличии разумных оснований для такой просьбы или согласия; в связи с невозможностью лица, имеющего право на морское требование, воспрепятствовать освобождению судна посредством принятия разумных мер.

2. В случае, если судно арестовано для обеспечения морского требования или обеспечение предоставлено для предотвращения ареста судна либо для освобождения его от ареста, любое другое судно, которое могло бы быть арестовано по тому же морскому требованию, не подлежит аресту, если только: 1) размер уже полученного обеспечения по тому же морскому требованию является недостаточным; 2) применяются правила, установленные подпунктами 2 и 3 пункта 1 настоящей статьи.

3. Правила, установленные настоящей статьей, не применяются по отношению к любому незаконному освобождению судна от ареста или уходу его от ареста.

**Статья 393. Защита владельца арестованного судна**

1. Суд, арбитражный суд или указанный в пункте 1 статьи 388 настоящего Кодекса третейский суд может в качестве условия ареста судна или продления ранее наложенного ареста судна обязать лицо, требующее ареста судна или продления ареста судна, предоставить обеспечение в размере и на условиях, которые могут быть определены судом, арбитражным судом или указанным в пункте 1 статьи 388 настоящего Кодекса третейским судом, в связи с любыми убытками, которые могут быть причинены в результате ареста судна, в том числе в результате незаконного или необоснованного ареста судна либо требования и получения чрезмерного по своему размеру обеспечения, и за которые такое лицо может нести ответственность. Правила, установленные абзацем первым настоящего пункта, не применяются по отношению к лицу, требующему ареста судна или продления ареста судна по требованию, предусмотренному абзацем шестнадцатым статьи 389 настоящего Кодекса.

2. Суд, арбитражный суд или указанный в пункте 1 статьи 388 настоящего Кодекса третейский суд, по постановлению которого наложен арест на судно или предоставлено обеспечение для

предотвращения ареста судна, вправе определять размер ответственности лица, по требованию которого судно арестовано или обеспечение предоставлено, за любые причиненные убытки, в том числе убытки, которые могут быть причинены в результате незаконного или необоснованного ареста судна либо требования и получения чрезмерного по своему размеру обеспечения.

3. В случае, если в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи предоставлено обеспечение, лицо, предоставившее такое обеспечение, может в любое время обратиться в суд, арбитражный суд или указанный в пункте 1 статьи 388 настоящего Кодекса третейский суд с просьбой об уменьшении, изменении или отмене обеспечения.

## Глава XXIV. МОРСКИЕ ПРОТЕСТЫ

### Статья 394. 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 или владелец полностью автономного судна в целях обеспечения доказательств должен сделать заявление о морском протесте.(В редакции Федерального закона от 10.07.2023 № 294-ФЗ )

2. Морской протест имеет целью обеспечить, насколько это возможно, 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 395. Заявление о морском протесте

Заявление о морском протесте делается: в порту Российской Федерации - нотариусу; в иностранном порту - консульскому должностному лицу или компетентному должностному лицу иностранного государства в порядке, установленном законодательством соответствующего государства.(В редакции Федерального закона от 28.02.2023 № 51-ФЗ )

### Статья 396. Срок для заявления о морском протесте

Заявление о морском протесте делается, если происшествие произошло: в порту в течение 24 часов с момента происшествия; во время плавания судна в течение 24 часов с момента прибытия судна или капитана судна в первый порт после происшествия.

### Статья 397. Заявление о морском протесте с задержкой

1. 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.

2. В случае, если окажется невозможным заявить морской протест в сроки, установленные статьей 396 настоящего Кодекса, причины этого должны быть указаны в заявлении о морском протесте.

### Статья 398. 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.

### Статья 399. Доказательства

1. В подтверждение обстоятельств, изложенных в заявлении о морском протесте, капитан судна или владелец полностью автономного судна одновременно с заявлением либо в срок не более чем семь дней с момента своего прибытия, или прибытия судна в порт, или происшествия, если оно имело место в порту, обязан представить нотариусу или консульскому должностному лицу либо компетентному должностному лицу иностранного государства для ознакомления судовой журнал и заверенную капитаном судна выписку из судового журнала.(В редакции федеральных законов от 28.02.2023 № 51-ФЗ , от 10.07.2023 № 294-ФЗ )

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

**Статья 400. Составление акта о морском протесте**

Морской протест подается капитаном судна либо на основании заявления капитана судна или внешнего капитана автономного судна судовладельцем при заходе судна в первый порт после инцидента или ряда происшествий одного и того же происхождения. Нотариус или должностное лицо консульского учреждения Российской Федерации на основании заявления капитана судна, внешнего капитана полностью автономного судна или владельца автономного судна, данных судового журнала, опроса капитана судна и в случае необходимости других членов экипажа судна либо на основании иных представленных владельцем автономного судна доказательств составляет акт о морском протесте и заверяет его своей подписью и гербовой печатью.(Статья в редакции Федерального закона от 10.07.2023 № 294-ФЗ )

**Статья 401. Составление актов о морском протесте консульскими учреждениями иностранных государств**

Принятие заявления о морском протесте от капитанов иностранных судов и составление актов о морском протесте могут осуществляться консульскими учреждениями иностранных государств в Российской Федерации на условиях взаимности.

## Глава XXV. ПРЕТЕНЗИИ И ИСКИ. ИСКОВАЯ ДАВНОСТЬ

**Статья 402. Удостоверение обстоятельств, которые могут служить основанием для ответственности участников морской перевозки груза**

1. Обстоятельства, которые могут служить основанием для ответственности перевозчиков, отправителей, получателей и пассажиров, 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: несоответствия между наименованием, массой или количеством мест груза либо багажа в натуре и указанными в перевозочном документе данными; повреждения груза или багажа; обнаружения груза или багажа без документов, а также документов без груза или багажа; возвращения перевозчику похищенного груза или багажа. Формы актов, порядок их составления и порядок удостоверения обстоятельств, не требующих составления актов, устанавливаются правилами, издаваемыми в соответствии с пунктом 2 статьи 5 настоящего Кодекса.

**Статья 403. Претензии к перевозчику**

1. До предъявления перевозчику иска в связи с перевозкой груза в каботаже обязательным является предъявление перевозчику претензии.

2. Претензии предъявляются 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. Претензии, вытекающие из перевозки груза в смешанном сообщении, предъявляются к перевозчику, доставившему груз в конечный пункт перевозки.

**Статья 404. Передача права на предъявление претензий 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 405. Порядок предъявления претензии**

1. Претензия предъявляется в письменной форме. 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.

2. Перевозчик имеет право в двухнедельный срок после получения претензии возвратить 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.

**Статья 406. Срок для предъявления претензии, вытекающей из договора морской перевозки груза**

Претензия к перевозчику, вытекающая из договора морской перевозки груза, может быть предъявлена в течение срока исковой давности.

**Статья 407. Срок для рассмотрения претензии, вытекающей из договора морской перевозки груза**

1. Перевозчик обязан рассмотреть претензию, вытекающую из договора морской перевозки груза, в течение тридцати дней со дня ее получения и уведомить заявителя об удовлетворении или отклонении ее.

2. Со дня предъявления к перевозчику претензии, вытекающей из договора морской перевозки груза, течение срока исковой давности приостанавливается до получения ответа на претензию или истечения установленного для ответа срока.

**Статья 408. 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: 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; возмещения ущерба за повреждение груза, просрочки его доставки и возврата перебора или взыскания недобора провозных платежей - со дня выдачи груза и, если груз не был выдан, - со дня, в который он должен быть выдан; возмещения убытков за неподачу судна или подачу его с опозданием, платы за простой судна и досрочную погрузку или выгрузку груза - со дня окончания месяца, следующего за тем, в котором началась или должна была начаться перевозка груза;(В редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ ) ко всем остальным случаям - со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления требования.

**Статья 409. Исковая давность по иным требованиям**

1. К требованиям, вытекающим из договора морской перевозки пассажира в заграничном сообщении, за исключением случая, предусмотренного пунктом 1 статьи 197 настоящего Кодекса, договора морского страхования, а также из столкновения судов и осуществления спасательных операций, применяется двухгодичный срок исковой давности. Указанный срок исчисляется: 1) по требованиям, вытекающим из договора перевозки пассажира в заграничном сообщении, за исключением случая, предусмотренного пунктом 1 статьи 197 настоящего Кодекса: в случае повреждения здоровья пассажира - со дня высадки пассажира на берег; в случае смерти пассажира, происшедшей во время его перевозки, - с того дня, когда пассажир должен был высадиться на берег; в случае повреждения здоровья во время перевозки, вызвавшего смерть пассажира после его высадки на берег, - со дня его смерти при условии, что данный срок не превышает три года со дня высадки пассажира на берег; в случае утраты или повреждения багажа пассажира - со дня выгрузки багажа или со дня, когда багаж должен быть выгружен, в зависимости от того, какая из дат является более поздней; 2) по требованиям, вытекающим из договора морского страхования, - со дня возникновения права на иск; 3) по требованиям возмещения убытков от столкновения судов - со дня столкновения судов; 4) по требованиям, возникающим из спасательных операций, - со дня окончания спасательной операции.

2. К требованиям, вытекающим из договора буксировки, договора морского агентирования, договора морского посредничества, тайм-чартера, бербоут-чартера и из общей аварии, применяется годичный срок исковой давности. Указанный срок 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.

3. К регрессным требованиям, предусмотренным статьей 313 настоящего Кодекса, применяется годичный срок исковой давности, исчисляемый со дня уплаты соответствующей суммы.

**Статья 410. Исковая давность по требованиям возмещения ущерба от загрязнения с судов нефтью, ущерба от загрязнения бункерным топливом и ущерба в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ**

1. Иски о возмещении ущерба от загрязнения с судов нефтью и ущерба от загрязнения бункерным топливом могут быть предъявлены в течение трех лет со дня причинения такого ущерба, но до истечения шести лет со дня инцидента, в результате которого причинен такой ущерб. Если инцидент состоит из ряда происшествий, шестилетний период исчисляется со дня первого происшествия.

2. Иск о возмещении ущерба в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ может быть предъявлен в течение трех лет со дня, когда лицо, понесшее ущерб, узнало или должно было узнать о причиненном ущербе и о том, кто является собственником судна, либо в течение десяти лет со дня инцидента, в результате которого причинен такой ущерб. Если инцидент состоит из ряда происшествий, десятилетний период исчисляется со дня последнего происшествия.(Статья в редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

**Статья 411. Применение общих сроков**

К требованиям, по которым сроки исковой давности настоящим Кодексом не предусмотрены, применяются общие сроки исковой давности, установленные гражданским законодательством Российской Федерации, если по таким требованиям международным договором Российской Федерации не установлены иные сроки.

**Статья 412. 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 диспаши заинтересованным лицом.

**Статья 413. Проценты за пользование чужими денежными средствами**

1. При удовлетворении требований, вытекающих из предусмотренных настоящим Кодексом отношений, на выплачиваемую сумму начисляются проценты в размере учетной ставки банковского процента, существующего в месте жительства кредитора, или, если кредитором является юридическое лицо, в месте его нахождения.

2. Проценты начисляются со дня предъявления в письменной форме требования уплаты соответствующей суммы по день ее уплаты.

3. Правила, установленные настоящей статьей, не применяются к требованиям возмещения убытков в порядке распределения общей аварии.

## Глава XXVI. ПРИМЕНИМОЕ ПРАВО

**Статья 414. Определение права, подлежащего применению к отношениям, возникающим из торгового мореплавания с участием иностранных граждан или иностранных юридических лиц либо осложненным иностранным элементом**

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 Российской Федерации, определяется в соответствии с международными договорами Российской Федерации, настоящим Кодексом, другими законами и признаваемыми в Российской Федерации обычаями торгового мореплавания.

2. Стороны договора, предусмотренного настоящим Кодексом, могут при заключении договора или в последующем избрать по соглашению между собой право, которое подлежит применению к их правам и обязанностям по данному договору. При отсутствии соглашения сторон о подлежащем применению праве применяются правила настоящего Кодекса; наличие такого соглашения не может повлечь за собой устранение или уменьшение ответственности, которую в соответствии с настоящим Кодексом перевозчик должен нести за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, утрату или повреждение груза и багажа либо просрочку их доставки.

**Статья 415. Право собственности и иные вещные права на судно**

(Наименование в редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

1. Право собственности и иные вещные права на судно, подлежащее государственной регистрации, определяются законом государства, в котором зарегистрировано судно.(В редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

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.(В редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

**Статья 416. 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 417. Права на затонувшее имущество**

1. Права 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 418. 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 подлежащем применению праве отношения сторон, возникающие из договоров, регулируются законом государства, в котором учреждена, имеет основное место деятельности или место жительства сторона, являющаяся: перевозчиком - в договоре морской перевозки; судовладельцем - в договоре морского агентирования, тайм-чартере и бербоут-чартере; владельцем буксирующего судна - в договоре буксировки; доверителем - в договоре морского посредничества; страховщиком - в договоре морского страхования.

**Статья 419. 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 Российской Федерации, регулируется правилами, установленными главой XVI настоящего Кодекса.

**Статья 420. 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 Российской Федерации, применяются правила, установленные главой XVII настоящего Кодекса.

3. К отношениям, возникающим из столкновения судов, плавающих под флагом одного государства, применяется закон данного государства независимо от места столкновения судов.

**Статья 421. Отношения, возникающие из причинения ущерба от загрязнения с судов нефтью**

При причинении ущерба от загрязнения с судов нефтью правила, установленные главой XVIII настоящего Кодекса, применяются к: ущербу от загрязнения с судов нефтью, причиненному на территории Российской Федерации, в том числе в территориальном море, и в исключительной экономической зоне Российской Федерации; предупредительным мерам по предотвращению или уменьшению такого ущерба, где бы они ни принимались.

**Статья 422. Отношения, возникающие из причинения ущерба в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ**

При причинении ущерба в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ правила, установленные главой XIX настоящего Кодекса, применяются к: любому ущербу, причиненному на территории Российской Федерации, в том числе в территориальном море; ущербу от загрязнения окружающей среды, причиненному в исключительной экономической зоне Российской Федерации; ущербу иному, чем ущерб от загрязнения окружающей среды, причиненному за пределами территории Российской Федерации, в том числе территориального моря, если такой ущерб причинен опасными и вредными веществами, перевозимыми на борту судна, плавающего под Государственным флагом Российской Федерации; предупредительным мерам по предотвращению или уменьшению ущерба, где бы они ни принимались.

**Статья 422.1. Отношения, возникающие из причинения ущерба от загрязнения бункерным топливом**

При причинении ущерба от загрязнения бункерным топливом правила, установленные главой XIX 1 настоящего Кодекса, применяются к: ущербу от загрязнения бункерным топливом, причиненному на территории Российской Федерации, в том числе в территориальном море Российской Федерации, и в ее исключительной экономической зоне; предупредительным мерам по предотвращению или уменьшению такого ущерба, где бы они ни принимались.(Дополнение статьей - Федеральный закон от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

**Статья 423. Осуществление спасательных операций по отношению к судну или любому другому имуществу**

(Наименование в редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

1. К отношениям, возникающим из спасательных операций в отношении судна или любого другого имущества, находящихся в опасности в судоходных водах или в любых других водах, применяются правила, установленные главой XX настоящего Кодекса, если спор рассматривается в Российской Федерации.(В редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ ) 2.(Пункт утратил силу - Федеральный закон от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

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 424. 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 425. Ипотека судна или строящегося судна**

1. Действительность зарегистрированных ипотек судна и очередность удовлетворения требований, вытекающих из обязательств, обеспеченных ипотеками, между собой определяются законом государства, в котором зарегистрировано судно.

2. Ипотека судна, зарегистрированного в реестре иностранного государства, признается и принудительно осуществляется при условии, что: 1) она установлена и зарегистрирована в реестре в соответствии с законом государства, в котором зарегистрировано судно; 2) реестр и любые подлежащие сдаче на хранение в регистрирующий орган в соответствии с законом государства, в котором зарегистрировано судно, документы открыты для проверки и выписки из реестра и копии

таких документов могут быть получены от регистрирующего органа; 3) в реестре и таких документах содержатся по крайней мере имя и адрес лица, в пользу которого установлена ипотека, или указание на то, что ипотека установлена на предъявителя, размер обязательства, обеспеченного ипотекой, дата и другая информация, которая согласно закону государства, в котором зарегистрировано судно, определяет очередность удовлетворения относительно других зарегистрированных ипотек.

3. Действительность зарегистрированных ипотек строящегося судна и очередность удовлетворения требований, вытекающих из обязательств, обеспеченных ипотеками, между собой определяются законом государства, в котором судно принято к постройке или строится.

4. Все вопросы, касающиеся принудительного осуществления ипотеки судна или строящегося судна, регулируются законом государства, в котором принудительное осуществление имеет место.(Статья в редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

**Статья 426. Ограничение ответственности по морским требованиям**

К ограничению ответственности по морским требованиям применяется закон государства, в суде которого рассматривается морское требование, подпадающее под ограничение ответственности. (Статья в редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ )

**Статья 427. Международные договоры Российской Федерации**

Если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем те, которые предусмотрены настоящим Кодексом, применяются правила международного договора.

## Глава XXVII. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

**Статья 428. Введение в действие настоящего Кодекса**

1. Ввести в действие настоящий Кодекс с 1 мая 1999 года.

2. Признать утратившим силу с 1 мая 1999 года пункт 8 (в части применения положений Кодекса торгового мореплавания Союза ССР) постановления Верховного Совета Российской Федерации от 3 марта 1993 года № 4604-I "О некоторых вопросах применения законодательства Союза ССР на территории Российской Федерации" (Ведомости Съезда народных депутатов Российской Федерации и Верховного Совета Российской Федерации, 1993, № 11, ст. 393; Собрание законодательства Российской Федерации, 1996, № 5, ст. 411; 1997, № 12, ст. 1383).

3. С 1 мая 1999 года на территории Российской Федерации не применяются: Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 сентября 1968 года № 3095-VII "Об утверждении Кодекса торгового мореплавания Союза ССР" (Ведомости Верховного Совета СССР, 1968, № 39, ст. 351); Закон СССР от 13 декабря 1968 года № 3404-VII "Об утверждении Указа Президиума Верховного Совета СССР "Об утверждении Кодекса торгового мореплавания Союза ССР" (Ведомости Верховного Совета СССР, 1968, № 51, ст. 488); Указ Президиума Верховного Совета СССР от 20 мая 1974 года № 6001-VIII "О внесении дополнений в Кодекс торгового мореплавания Союза ССР" (Ведомости Верховного Совета СССР, 1974, № 22, ст. 324); абзац седьмой Закона СССР от 26 июля 1974 года № 6-IX "Об утверждении Указов Президиума Верховного Совета СССР о внесении некоторых изменений и дополнений в законодательство Союза ССР" (Ведомости Верховного Совета СССР, 1974, № 31, ст. 471); Указ Президиума Верховного Совета СССР от 27 июля 1982 года № 7599-X "О внесении изменений и дополнений в Кодекс торгового мореплавания Союза ССР" (Ведомости Верховного Совета СССР, 1982, № 31, ст. 588); абзац десятый Закона СССР от 24 ноября 1982 года № 8323-X "Об утверждении Указов Президиума Верховного Совета СССР о внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты СССР" (Ведомости Верховного Совета СССР, 1982, № 48, ст. 896); пункт 2 Указа Президиума Верховного Совета СССР от 2 декабря 1987 года № 8089-XI "О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты СССР в связи с Законом СССР "О государственном предприятии (объединении)" (Ведомости Верховного Совета СССР, 1987, № 49, ст. 791).

4. Впредь до приведения законов и иных нормативных правовых актов, регулирующих отношения в области торгового мореплавания и действующих на территории Российской Федерации, в соответствие с настоящим Кодексом законы и иные нормативные правовые акты Российской Федерации, а также акты законодательства Союза ССР, действующие на территории Российской Федерации в пределах и в порядке, которые предусмотрены законодательством Российской Федерации, применяются постольку, поскольку они не противоречат настоящему Кодексу. Изданные до введения в действие настоящего Кодекса нормативные правовые акты Президента Российской

Федерации, нормативные правовые акты Правительства Российской Федерации и применяемые на территории Российской Федерации постановления Правительства СССР по вопросам, которые согласно настоящему Кодексу могут регулироваться только федеральными законами, действуют впредь до введения в действие соответствующих законов.

**Статья 429. Порядок применения правил, установленных настоящим Кодексом**

1. Правила, установленные настоящим Кодексом, применяются к отношениям, возникшим из торгового мореплавания после введения его в действие. К отношениям, возникшим из торгового мореплавания до введения в действие настоящего Кодекса, правила, установленные настоящим Кодексом, применяются к тем правам и обязанностям, которые возникнут после введения его в действие.

2. Правила, установленные настоящим Кодексом и определяющие содержание договоров отдельных видов, применяются к договорам, заключенным после введения настоящего Кодекса в действие.

**Статья 430. Приведение нормативных правовых актов в соответствие с настоящим Кодексом**

Предложить Президенту Российской Федерации и поручить Правительству Российской Федерации привести свои нормативные правовые акты в соответствие с настоящим Кодексом. Президент Российской Федерации Б.Ельцин Москва, Кремль 30 апреля 1999 года № 81-ФЗ