

# **ЗАКОН**

## **ТУРКМЕНИСТАНА**

### **Об утверждении и введении в действие Кодекса торгового мореплавания Туркменистана**

(Ведомости Меджлиса Туркменистана, 2008 г., № 4, ст. 54)

**Статья 1.** Утвердить Кодекс торгового мореплавания Туркменистана.

**Статья 2.** Ввести в действие Кодекс торгового мореплавания Туркменистана с 1 января 2009 года.

**Статья 3.** Впредь до приведения законов и иных нормативных правовых актов Туркменистана в соответствие с Кодексом торгового мореплавания Туркменистана, они действуют постольку, поскольку не противоречат Кодексу торгового мореплавания Туркменистана.

**Статья 4.** Правила, установленные настоящим Кодексом, применяются к отношениям, возникающим в сфере торгового мореплавания после введения его в действие.

Правила, установленные до введения в действие настоящего Кодекса, применяются к тем правам и обязанностям в сфере торгового мореплавания, которые возникнут после введения его в действие.

Правила, установленные настоящим Кодексом и определяющие содержание договоров отдельных видов, применяются к договорам, заключенным после введения в действие настоящего Кодекса.

**Статья 5.** Кабинету Министров Туркменистана в трёхмесячный срок привести нормативные правовые акты Туркменистана в соответствие с Кодексом торгового мореплавания Туркменистана.

**Президент**  
**Гулы**  
**Туркменистана**  
**хамедов**

**Гурба**  
**Бердыму**

г. Ашхабад  
23 октября 2008 года  
№ 222-Ш

## **К О Д Е К С ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ ТУРКМЕНИСТАНА**

*Настоящий Кодекс определяет правовые, экономические, организационные основы государственного управления в сфере торгового мореплавания и регулирует отношения, возникающие из торгового мореплавания.*

### **РАЗДЕЛ I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

#### **ГЛАВА 1. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

##### **Статья 1. Основные понятия**

В настоящем Кодексе используются следующие основные понятия:

- 1) торговое мореплавание - деятельность, связанная с использованием судов для:
  - а) перевозок грузов, пассажиров и их багажа;
  - б) промысла водных биологических ресурсов;
  - в) разведки и разработки минеральных и других неживых ресурсов морского дна и его недр;
  - г) лоцманской, ледовой лоцманской и ледокольной проводки;
  - д) поисковых, спасательных и буксирных операций;
  - е) подъёма затонувшего в море имущества;
  - ж) гидротехнических, подводно-технических и других подобных работ;
  - з) санитарного, карантинного, ветеринарного, фитосанитарного и другого контроля;
  - и) защиты и сохранения морской среды;

- к) проведения морских научных исследований;
- л) учебных, спортивных и культурных целей;
- м) иных целей;

2) акватория морского порта - отведённое порту водное пространство, ограниченное линией с координатами наиболее удаленных в сторону моря портовых сооружений;

3) бербоут-чартер - договор фрахтования судна без экипажа, по которому 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 иных целей торгового мореплавания;

4) вместимость судна - валовая вместимость судна, определяемая в соответствии с международными правилами обмера судов в соответствии с Международной конвенцией по обмеру судов 1969 г.;

5) демередж - плата за контрсталийное время;

6) диспач - вознаграждение, уплачиваемое судовладельцем фрахтователю за досрочное освобождение судна из - под грузовых операций;

7) диспаша - расчет убытков и расходов по общей аварии и распределение их между сторонами, участвующими в общем морском предприятии; диспашёр - эксперт, составляющий диспашу;

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

9) контрсталийное время - период времени, в течение которого судно находится под погрузкой или разгрузкой сверх сталийного времени;

10) лоцман - специалист в области безопасного проведения судов к месту швартовки, постановки на якорь и перестановки судов в порту;

11) морская накладная - перевозочный документ, оформляемый при перевозке грузов морским транспортом;

12) морской порт - комплекс сооружений, расположенных на специально отведенных территории и акватории и

предназначенных для обслуживания судов, используемых в целях торгового мореплавания;

13) морской протест - заявление капитана судна о происшествии, имевшем место в период плавания или стоянки судна, в целях обеспечения доказательств для защиты прав и законных интересов судовладельца;

14) отправитель - лицо, отправляющее груз в соответствии с договором морской перевозки и указанное в перевозочных документах;

15) пассажир - лицо, состоящее в договорных отношениях с перевозчиком и указанное в билете или ином документе, подтверждающем его право на проезд, либо осуществляющее по договору морской перевозки груза с согласия перевозчика сопровождение автотранспортного средства, животных и иного груза;

16) пассажирское свидетельство - судовой документ, содержащий сведения о максимально допустимом количестве пассажиров на судне;

17) перевозчик - лицо, владеющее на праве собственности или иных законных основаниях судном, предоставляющее в соответствии с заключенным договором морской перевозки груза или договором морской перевозки пассажира услуги по перевозке пассажиров, багажа и грузов;

17<sup>1</sup>) национальный морской перевозчик - юридическое лицо, установленное Кабинетом Министров Туркменистана, осуществляющее услуги по морской перевозке грузов, пассажиров, багажа и почты;

18) плавучая буровая установка - судно (плавучее сооружение), предназначенное для выполнения буровых работ по разведке и (или) добыче подземных ресурсов морского дна;

19) получатель - лицо, уполномоченное на получение груза по договору морской перевозки груза;

20) портовая буксировка - буксировка и выполнение манёвров в акватории порта, в том числе для ввода судна или иного плавучего объекта в порт либо вывода его из порта;

21) правила перевозок - нормативные правовые акты, регулирующие деятельность морского транспорта при осуществлении перевозки;

22) собственник судна - лицо, судно которому принадлежит на праве собственности;

23) судовладелец - лицо, эксплуатирующее судно от своего имени, независимо от того, является ли оно собственником судна или использует его на ином законном основании;

24) судно - самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях торгового мореплавания;

25) судно буксирное - судно, предназначенное для буксировки и кантовки других судов и плавучих сооружений;

26) суда рыболовного флота - суда, обслуживающие рыболовный комплекс, используемые для промысла водных биологических ресурсов, а также приёмотранспортные суда;

26<sup>1</sup>) судно маломерное - самоходное судно, мощность главного двигателя которого составляет менее 75 киловатт (100 лошадиных сил), несамоходное судно вместимостью менее 80 тонн или судно с подвесным мотором независимо от его мощности, а также спортивное и прогулочное судно независимо от мощности главного двигателя и вместимости, водный мотоцикл (гидроцикл);

27) стальной период - период времени, в течение которого судно находится под погрузкой или разгрузкой без дополнительных платежей к фрахту;

28) суббербоут-чартер - договор субфрахтования судна без экипажа, по которому фрахтователь в пределах предоставленных бербоут-чартером прав может заключать от своего имени договоры фрахтования судна без экипажа с третьими лицами на весь срок или на часть срока действия бербоут-чартера;

29) субтайм-чартер - договор субфрахтования на время, по которому фрахтователь в пределах предоставленных тайм-чартером прав может заключать от своего имени договор фрахтования судна на время с третьими лицами на весь срок или на часть срока действия тайм-чартера;

30) тайм-чартер - договор фрахтования судна на время, по которому судовладелец обязуется за обусловленную плату (фрахт) предоставить фрахтователю судно и услуги экипажа судна в пользование на определенный срок для перевозок

грузов, пассажиров или для иных целей торгового мореплавания;

31) фактический перевозчик - любое лицо, которому перевозчиком поручено осуществление перевозки груза (пассажира);

32) фрахт - все причитающиеся перевозчику платежи в соответствии с договором морской перевозки груза;

33) фрахтователь - сторона договора фрахтования, которой предоставляется судно, его часть или определенные судовые помещения на определённый срок для целей торгового мореплавания;

34) фрахтовщик - сторона договора фрахтования, предоставляющая судно, его часть или определенные судовые помещения на определенный срок для целей торгового мореплавания;

35) чартер - вид договора морской перевозки грузов, при котором фрахтователю предоставляются для морской перевозки груза все судно, его часть или определенные судовые помещения.

*(В редакции Законов Туркменистана от 1 марта 2014 г. и 25 ноября 2017 г. - Ведомости Меджлиса Туркменистана 2014 г., № 1, ст.49; 2017 г., № 4, ст.168).*

## **Статья 2. Законодательство Туркменистана о торговом мореплавании**

1. Законодательство Туркменистана о торговом мореплавании основывается на Конституции Туркменистана и состоит из настоящего Кодекса и иных нормативных правовых актов Туркменистана, регулирующих вопросы торгового мореплавания.

2. Имущественные отношения, возникающие из торгового мореплавания, регулируются настоящим Кодексом. К имущественным отношениям, не регулируемым или не полностью регулируемым настоящим Кодексом, применяются нормы гражданского законодательства Туркменистана.

3. Если международным договором Туркменистана установлены иные правила, чем содержащиеся в настоящем Кодексе, то применяются правила международного договора.

### **Статья 3. Сфера действия настоящего Кодекса**

1. Действие настоящего Кодекса распространяется на:

1) морские суда во время их плавания по морским путям, а также по внутренним водным путям;

2) суда смешанного плавания «река-море» 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 другим морским судном.

2. Действие настоящего Кодекса, за исключением случаев прямо в нем предусмотренных, не распространяется на:

1) военные корабли, военно-вспомогательные суда и другие суда, находящиеся в собственности государства или эксплуатируемые им и используемые только для правительственной некоммерческой деятельности;

2) некоммерческие грузы, находящиеся в собственности государства.

Если настоящим Кодексом прямо предусмотрено, что правила, установленные настоящим Кодексом, распространяются на суда и грузы, указанные в настоящей части, то такие правила не должны использоваться в качестве оснований для изъятия, ареста и задержания таких судов и грузов.

### **Статья 4. Судоходство между морскими портами Туркменистана (каботаж)**

Судоходство (плавание судов) в целях перевозки грузов, пассажиров и их багажа, а также буксировка плавучих сооружений между морскими портами Туркменистана (каботаж) осуществляются судами, плавающими под Государственным флагом Туркменистана.

В отдельных случаях по разрешению Кабинета Министров Туркменистана судоходство между морскими портами Туркменистана на срок до шести месяцев может осуществляться судами, плавающими под флагом иностранного государства.

## **Статья 5. Расчетная единица**

1. Расчётная единица, предусмотренная статьями 158, 177, 298, 325, 326 настоящего Кодекса, является единицей специального права заимствования, как она определена Международным валютным фондом.

2. В соответствии со стоимостью национальной валюты Туркменистана в единицах специального права заимствования перевод в манаты осуществляется:

1) на дату вынесения решения судом, арбитражным судом или третейским судом либо на дату, установленную соглашением сторон - сумм, указанных в статьях 158, 177 настоящего Кодекса;

2) на дату создания фонда ограничения ответственности - сумм, указанных в статье 298 настоящего Кодекса;

3) на дату создания фонда ограничения ответственности, производства платежа или предоставления обеспечения, эквивалентного платежу, - сумм, указанных в статьях 325 и 326 настоящего Кодекса.

Стоимость национальной валюты Туркменистана в единицах специального права заимствования исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для своих операций и расчётов.

## **ГЛАВА 2. ГОСУДАРСТВЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ В СФЕРЕ ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ**

### **Статья 6. Органы, осуществляющие государственное управление в сфере торгового мореплавания**

Государственное управление в сфере торгового мореплавания осуществляется уполномоченными Кабинетом Министров Туркменистана центральным органом исполнительной власти в области водного транспорта (далее - Уполномоченный орган в области водного транспорта),



центральным органом исполнительной власти в области рыболовства (далее - Уполномоченный орган в области рыболовства), а также другими центральными органами исполнительной власти в пределах их компетенции.

*(В редакции Закона Туркменистана от 25 ноября 2017 г. - Ведомости Меджлиса Туркменистана 2017 г., № 4, ст. 168).*

## **Статья 6<sup>1</sup>. Национальный морской перевозчик**

1. Национальный морской перевозчик осуществляет услуги по перевозке грузов, пассажиров, багажа и почты, в том числе нефти и нефтепродуктов, специальных грузов, и участвует в осуществлении международных договоров, заключаемых по торговому мореплаванию.

2. Национальному морскому перевозчику предоставляются преимущества по входу и выходу в морские торговые порты и портовые точки Туркменистана, а также в соответствии с законодательством Туркменистана он пользуется льготами по портовым сборам в морских торговых портах и портовых точках Туркменистана.

3. Положение о национальном морском перевозчике утверждается Кабинетом Министров Туркменистана.

*(Дополнен статьей 6<sup>1</sup> Законом Туркменистана от 25 ноября 2017 г. - Ведомости Меджлиса Туркменистана 2017 г., № 4, ст. 168).*

## **Статья 7. Государственный надзор за торговым мореплаванием**

1. Государственный надзор за торговым мореплаванием осуществляется Уполномоченными органами в соответствии с частями второй и третьей настоящей статьи.

2. Уполномоченный орган в области водного транспорта осуществляет государственный надзор за:

1) соблюдением международных договоров Туркменистана, относящихся к торговому мореплаванию, и законодательства Туркменистана о торговом мореплавании;

2) охраной человеческой жизни на море;

3) дипломированием членов экипажей судов независимо от их ведомственной принадлежности;

3<sup>1</sup>) обеспечением членов экипажей судов документом, удостоверяющим личность моряка;

4) государственной регистрацией судов и прав на них, кроме судов рыбопромыслового флота;

5) лоцманской службой и системой управления движением судов в морских портах;

6) спасательной службой и взаимодействием ее с другими спасательными службами;

7) состоянием морских путей;

8) обеспечением защиты морской среды.

3. Уполномоченный орган в области рыболовства осуществляет государственный надзор за:

1) соблюдением международных договоров Туркменистана, относящихся к торговому мореплаванию, и законодательства Туркменистана о торговом мореплавании в отношении судов рыбопромыслового флота;

2) охраной человеческой жизни на море;

3) государственной регистрацией судов рыбопромыслового флота и прав на них;

4) лоцманской службой и системой управления движением судов в морских портах;

5) обеспечением защиты морской среды;

6) маломерными судами в порядке, установленном Кабинетом Министров Туркменистана.

*(В редакции Законов Туркменистана от 1 марта 2014 г. и 12 января 2016 г. – Ведомости Меджлиса Туркменистана, 2014 г., № 1, ст.49; 2016 г., № 1, ст.13).*

## **Статья 7<sup>1</sup>. Осуществление государственного надзора за торговым мореплаванием**

1. К отношениям, связанным с осуществлением государственного надзора за торговым мореплаванием, в том числе организацией и проведением проверок лиц, осуществляющих деятельность в области торгового мореплавания, применяются нормы законодательства Туркменистана с учётом особенностей организации и

проведения проверок, установленных частями второй-пятой настоящей статьи.

2. Предметом проверки является соблюдение лицами, осуществляющими деятельность в области торгового мореплавания, обязательных требований, установленных международными договорами Туркменистана, настоящим Кодексом и иными нормативными правовыми актами Туркменистана в области безопасности торгового мореплавания (далее – обязательные требования).

3. Основанием для проведения плановой проверки является:

1) истечение трёх лет со дня окончания проведения последней плановой проверки лиц, эксплуатирующих объекты инфраструктуры морского порта, за исключением портовых и судоходных гидротехнических сооружений, объектов обеспечения безопасности судоходства;

2) истечение одного года со дня окончания проведения последней плановой проверки лиц, эксплуатирующих портовые и судоходные гидротехнические сооружения, объекты обеспечения безопасности судоходства.

4. Основанием для проведения внеплановой проверки является:

1) истечение срока исполнения лицом предписания, выданного Уполномоченными органами, указанными в статье 7 настоящего Кодекса, об устранении выявленного нарушения обязательных требований;

2) поступление в Уполномоченные органы обращений и заявлений физических и юридических лиц, информации от органов государственной власти, органов местного самоуправления, из средств массовой информации о фактах возникновения аварий и транспортных происшествий, связанных с нарушениями обязательных требований, правил эксплуатации объектов инфраструктуры морского порта и судов, правил перевозки и перегрузки грузов, перевозки пассажиров и багажа, если такие нарушения создают угрозу причинения вреда жизни, здоровью людей, окружающей среде, безопасности государства, имуществу физических и

юридических лиц, государственному имуществу либо влекут причинение такого вреда;

3) наличие приказа руководителя Уполномоченного органа о проведении внеплановой проверки, изданного в соответствии с поручением Кабинета Министров Туркменистана либо на основании требования прокурора о проведении внеплановой проверки в рамках надзора за исполнением законов по поступившим в органы прокуратуры материалам и обращениям.

5. По основанию, указанному в пункте 2 части четвёртой настоящей статьи, может быть незамедлительно проведена внеплановая выездная проверка.

Предварительное уведомление лиц о проведении внеплановой выездной проверки не допускается.

*(Дополнен статьей 7<sup>1</sup> Законом Туркменистана от 1 марта 2014 г. - Ведомости Меджлиса Туркменистана 2014 г., № 1, ст.49).*

## **Статья 8. Лицензирование в сфере торгового мореплавания**

Отдельные виды деятельности в сфере торгового мореплавания подлежат лицензированию в соответствии с Законом Туркменистана «О лицензировании отдельных видов деятельности».

## **РАЗДЕЛ II. СУДНО**

### **ГЛАВА 1. СОБСТВЕННОСТЬ НА СУДНО**

#### **Статья 9. Субъекты права собственности на судно**

Суда в Туркменистане могут находиться в собственности государства, юридических и физических лиц.

#### **Статья 10. Права собственника судна**

Собственник судна вправе по своему усмотрению совершать в отношении принадлежащего ему судна любые действия, не противоречащие законодательству Туркменистана, в том числе

отчуждать судно в собственность другим лицам, оставаясь собственником, передавать им права владения, пользования и распоряжения судном, устанавливать ипотеку судна и обременять его другими способами, распоряжаться иным образом.

## **Статья 11. 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. При этом доверительный управляющий должен быть компетентен в области управления судами и их эксплуатации.

2. Передача судна в доверительное управление не влечёт за собой перехода права собственности на него доверительному управляющему.

3. Передача судна в доверительное управление должна быть зарегистрирована в Государственном судовом реестре или судовой книге.

4. Судно, находящееся в хозяйственном ведении или оперативном управлении, не может быть передано в доверительное управление.

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

## **ГЛАВА 2. ФЛАГ И НАЦИОНАЛЬНОСТЬ СУДНА**

### **Статья 12. Право плавания под Государственным флагом Туркменистана**

1. Право плавания под Государственным флагом Туркменистана предоставляется судам, находящимся в собственности государства, граждан Туркменистана,

юридических лиц, в соответствии с законодательством Туркменистана.

2. Судно приобретает право плавания под Государственным флагом Туркменистана с момента его регистрации в одном из реестров судов Туркменистана, указанных в части первой статьи 27 настоящего Кодекса.

3. Основанием права плавания под Государственным флагом Туркменистана для судна, приобретенного за пределами Туркменистана, является временное свидетельство, выдаваемое консульской службой Туркменистана (с момента выдачи), удостоверяющее такое право и действительное до регистрации судна в Государственном реестре судов Туркменистана или судовой книге, но не более чем на один год.

4. Уполномоченным органом в области водного транспорта по согласованию с Кабинетом Министров Туркменистана право плавания под Государственным флагом Туркменистана может быть временно предоставлено зарегистрированному в реестре судов иностранного государства судну, переданному в пользование и во владение туркменскому фрахтователю по договору фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартер), в случае если:

1) фрахтователь судна по бербоут-чартеру отвечает требованиям, предъявляемым к собственнику судна в соответствии с частью первой настоящей статьи;

2) собственник судна дал в письменной форме согласие на перевод судна под Государственный флаг Туркменистана;

3) залогодержатель ипотеки судна или обременения судна того же характера, установленных и зарегистрированных в соответствии с законодательством государства собственника судна, дал в письменной форме согласие на перевод судна под Государственный флаг Туркменистана;

4) законодательство государства собственника судна 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 Туркменистана.

Право плавания под Государственным флагом Туркменистана может быть предоставлено судну на срок не более одного года с правом последующего продления его через каждый год, но не свыше срока действия бербоут-чартера. Для целей смены флага срок действия бербоут-чартера не может быть менее одного года.

При предоставлении судну права плавания под Государственным флагом Туркменистана Уполномоченный орган в области водного транспорта по согласованию с Кабинетом Министров Туркменистана определяет, каким должно быть название судна.

5. Аннулирование решения о предоставлении судну права плавания под Государственным флагом Туркменистана принимается в том же порядке, что и само решение о предоставлении права.

*(В редакции Закона Туркменистана от 1 марта 2014 г. – Ведомости Меджлиса Туркменистана 2014 г., № 1, ст.49).*

### **Статья 13. Национальность судна**

Судно, пользующееся правом плавания под Государственным флагом Туркменистана, имеет национальную принадлежность Туркменистану и обязано нести Государственный флаг Туркменистана.

### **Статья 14. Утрата судном права плавания под Государственным флагом Туркменистана**

Судно утрачивает право плавания под Государственным флагом Туркменистана в случае, если:

1) оно перестает соответствовать требованиям, предусмотренным частью первой статьи 12 настоящего Кодекса;

2) истёк срок, на который судну в соответствии с частью четвертой статьи 12 настоящего Кодекса предоставлено право плавания под Государственным флагом Туркменистана, или аннулировано решение о предоставлении судну такого права.

## **Статья 15. Временный перевод судна под флаг иностранного государства**

1. При предоставлении судна, зарегистрированного в Государственном судовом реестре или судовой книге, в пользование и во владение иностранному фрахтователю по бербоут-чартеру такое судно может быть временно переведено под флаг иностранного государства на основании решения Кабинета Министров Туркменистана.

2. Судно может быть переведено под флаг иностранного государства на срок, не превышающий двух лет, с правом последующего продления, но не свыше срока действия бербоут-чартера. Для целей смены флага срок действия бербоут-чартера не может быть менее одного года.

3. Судно, переведенное под флаг иностранного государства, подлежит регистрации в соответствующем реестре судов Государства флага и с этого момента его право плавания под Государственным флагом Туркменистана приостанавливается.

## **ГЛАВА 3. ИДЕНТИФИКАЦИЯ СУДНА**

### **Статья 16. Название судна**

1. Судно, подлежащее регистрации в государственном судовом реестре или судовой книге, должно иметь своё название.

2. Собственник присваивает или изменяет название судна в порядке, установленном Уполномоченным органом в области водного транспорта.

Об изменении названия судна вносится запись в судовые реестры Туркменистана, о чём собственник незамедлительно уведомляет залогодержателей зарегистрированных ипотек судна и Международное классификационное общество - члена Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО).

*(В редакции Закона Туркменистана от 1 марта 2014 г. – Ведомости Меджлиса Туркменистана 2014 г., № 1, ст.49).*



## **Статья 17. Позывной сигнал**

1. Судну присваивается позывной сигнал, идентификационный номер судовой станции спутниковой связи и номер избирательного вызова судовой станции.

2. Порядок присвоения позывного сигнала, идентификационного номера судовой станции спутниковой связи и номера избирательного вызова судовой станции устанавливается центральным органом исполнительной власти в области связи, уполномоченным Кабинетом Министров Туркменистана.

*(В редакции Закона Туркменистана от 25 ноября 2017 г. – Ведомости Меджлиса Туркменистана 2017 г., № 4, ст.168).*

## **ГЛАВА 4. ТЕХНИЧЕСКИЙ НАДЗОР ЗА СУДАМИ И СУДОВЫЕ ДОКУМЕНТЫ**

### **Статья 18. Органы технического надзора и классификации судов**

Технический надзор за судами, указанными в части второй статьи 19 настоящего Кодекса, и их классификация осуществляются Классификационным обществом - членом Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО), уполномоченным Кабинетом Министров Туркменистана (далее -Классификационное общество).

### **Статья 19. Технический надзор за судами**

1. Судно может быть допущено к плаванию только после того, как будет установлено, что оно соответствует требованиям безопасности судоходства.

2. Классификационное общество в соответствии с его полномочиями осуществляет технический надзор за пассажирскими, грузопассажирскими, нефтеналивными, буксирными судами, а также за другими самоходными судами с главными двигателями мощностью не менее чем 75 киловатт и несамоходными судами вместимостью не менее 80 тонн, за

исключением используемых в некоммерческих целях спортивных и прогулочных судов.

3. Технический надзор за спортивными и прогулочными судами, независимо от мощности главных двигателей и вместимости таких судов, а также за иными судами, к которым не применяются правила, установленные частью второй настоящей статьи, осуществляется государственным органом технического надзора за маломерными судами, уполномоченным Кабинетом Министров Туркменистана.

## **Статья 20. Классификация судов**

Классификационное общество в соответствии с его полномочиями присваивает класс судам, указанным в части второй статьи 19 настоящего Кодекса. Присвоение класса судам удостоверяется классификационными свидетельствами.

## **Статья 21. Судовые документы**

1. Судно должно иметь следующие основные судовые документы:

- 1) свидетельство о праве плавания под Государственным флагом Туркменистана;
- 2) свидетельство о праве собственности на судно;
- 3) свидетельство о минимальном составе экипажа;
- 4) свидетельство о годности к плаванию;
- 5) пассажирское свидетельство (для пассажирского судна);
- 6) мерительное свидетельство;
- 7) свидетельство о грузовой марке;
- 8) свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью;
- 9) свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами;
- 10) свидетельство о предотвращении загрязнения мусором;
- 11) лицензию судовой радиостанции и радиожурнал (если судно имеет судовую радиостанцию);
- 12) список лиц судового экипажа (судовая роль);
- 13) судовой журнал;

- 14) машинный журнал (для судов с механическим двигателем);
- 15) санитарный журнал;
- 16) журнал операций со сточными водами;
- 17) журнал операций с мусором;
- 18) журнал нефтяных операций для судов, не являющихся нефтяными танкерами;
- 19) журнал нефтяных операций для нефтяных танкеров;
- 20) судовое санитарное свидетельство о праве плавания;
- 21) классификационное свидетельство;
- 22) свидетельство о безопасности судна по радиооборудованию;
- 23) свидетельство на оборудование и снабжение;
- 24) международное свидетельство об охране судна;
- 25) свидетельство об управлении безопасностью;
- 26) копию документа о соответствии компании;
- 27) свидетельство об охране судна.

Судно может иметь и другие судовые документы, предусмотренные законодательством и международными договорами Туркменистана, а также правилами, утверждёнными Классификационным обществом.

2. Судно, используемое для санитарного, карантинного и другого контроля, может не иметь свидетельства о грузовой марке и мерительного свидетельства. Вместимость такого судна может быть определена упрощенным способом с выдачей соответствующего удостоверения.

Судно, осуществляющее прибрежное плавание, может не иметь судовой, машинный и санитарный журналы, если иное не установлено государственными органами технического надзора, осуществляющими надзор за судами в соответствии с частью третьей статьи 19 настоящего Кодекса.

3. Суда, выходящие в заграничное плавание, кроме установленного перечня судовых документов, должны иметь документы, предусмотренные международными договорами Туркменистана и конвенциями Международной морской организации.

*(В редакции Закона Туркменистана от 1 марта 2014 г. – Ведомости Меджлиса Туркменистана 2014 г., № 1, ст.49).*

## **Статья 22. Судовые документы для маломерных судов**

1. Маломерные суда должны иметь следующие судовые документы:

- 1) судовой билет;
- 2) свидетельство о годности к плаванию;
- 3) список лиц судового экипажа (судовая роль).

2. Судовой билет, который должно иметь судно, указанное в части первой настоящей статьи, удостоверяет право плавания под Государственным флагом Туркменистана, принадлежность судна на праве собственности определенному субъекту и вместимость судна.

*(В редакции Закона Туркменистана от 1 марта 2014 г. – Ведомости Меджлиса Туркменистана 2014 г., № 1, ст.49).*

## **Статья 23. Органы, выдающие судовые документы**

1. Свидетельство о праве плавания под Государственным флагом Туркменистана, судовой билет и свидетельство о праве собственности на судно и свидетельство о минимальном составе экипажа выдаются органом, осуществляющим регистрацию судна.

2. Свидетельство о годности к плаванию выдается органом, осуществляющим технический надзор за судном в соответствии с частями второй и третьей статьи 19 настоящего Кодекса.

3. Мерительное свидетельство, пассажирское свидетельство, свидетельство о грузовой марке, свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью, свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами и свидетельство о предотвращении загрязнения мусором выдаются Классификационным обществом. С его разрешения некоторые категории судов могут не иметь мерительного свидетельства или свидетельства о грузовой марке.

4. Для судов, совершающих международные рейсы, судовые документы, предусмотренные международными договорами Туркменистана, выдаются Классификационным обществом.

5. Лицензия на судовую радиостанцию выдается в соответствии со статьей 8 настоящего Кодекса.

6. Судовое санитарное свидетельство о праве плавания выдается местными органами Государственной санитарно-эпидемиологической службы Туркменистана.

7. За выдачу документов, указанных в настоящей статье, в соответствии с законодательством Туркменистана взимаются сборы.

## **Статья 24. Признание судовых документов судна, плавающего под флагом иностранного государства**

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

## **Статья 25. Требования, предъявляемые к судовым документам**

На судне должны находиться оригиналы всех судовых документов, за исключением свидетельства о праве собственности на судно и судового билета, копии которых должны быть заверены органом, выдавшим такие документы.

## **Статья 26. Правила ведения судовых документов. Хранение судового журнала**

1. Судовая роль и журналы судов, указанные в пунктах 13-19 части первой статьи 21 настоящего Кодекса, ведутся в соответствии с правилами, установленными соответственно Уполномоченным органом в области водного транспорта и Уполномоченным органом в области рыболовства.

2. Судовой журнал хранится на судне в течение двух лет со дня внесения в него последней записи. По истечении указанного срока судовой журнал сдаётся на хранение в орган, в котором зарегистрировано судно.

3. Судовой журнал предоставляется для ознакомления и снятия с него копий лицам, имеющим право на получение соответствующей информации.

В случае продажи судна за пределы Туркменистана судовой журнал предоставляется для ознакомления и снятия с него копий лицам, имеющим право на получение соответствующей информации за период, предшествующий продаже судна.

### **РАЗДЕЛ III. РЕГИСТРАЦИЯ СУДОВ И ПРАВ НА НИХ**

#### **Статья 27. Реестры судов Туркменистана**

1. Судно подлежит регистрации в одном из реестров судов Туркменистана, в том числе в:

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

2. В Государственном судовом реестре или судовой книге подлежат регистрации право собственности и иные вещные права на судно, а также ограничение (обременение) прав на него (доверительное управление, ипотека и другие).

3. Регистрация в Государственном судовом реестре или в судовой книге судна права собственности и иных вещных прав на судно, а также ограничений (обременений) прав на него является единственным доказательством существования зарегистрированного права, которое может быть оспорено только в судебном порядке.

4. В Государственном судовом реестре подлежат регистрации суда, технический надзор за которыми осуществляется органами технического надзора и классификации судов в соответствии с частью второй статьи 19 настоящего Кодекса.

В судовых книгах подлежат регистрации суда, технический надзор за которыми осуществляется органами технического надзора в соответствии с частью третьей статьи 19 настоящего Кодекса.

В Государственном судовом реестре и судовых книгах не подлежат регистрации катера, шлюпки и другие плавучие средства, являющиеся принадлежностями судна.

5. В бербоут-чартерном реестре подлежат регистрации суда, которым в соответствии с частью четвертой статьи 12

настоящего Кодекса временно предоставлено право плавания под Государственным флагом Туркменистана.

6. Реестры судов являются открытыми для любых лиц, заинтересованных в получении содержащейся в них информации. Заинтересованные лица имеют право на получение надлежаще оформленной выписки из реестров судов за плату по тарифу в соответствии с законодательством Туркменистана.

## **Статья 28. Суда, используемые только для правительственной некоммерческой деятельности**

1. Регистрация судов, используемых для правительственной некоммерческой деятельности, за исключением военных кораблей, военно-вспомогательных судов и пограничных кораблей, осуществляется в Государственном судовом реестре или судовой книге в соответствии с правилами, установленными настоящим разделом.

2. Суда, регистрация которых осуществляется в ином порядке, чем в том, который предусмотрен частью первой настоящей статьи, могут быть перерегистрированы в соответствии с правилами, установленными настоящим разделом, в случае использования таких судов в коммерческих целях.

## **Статья 29. Органы, осуществляющие регистрацию судов**

1. Регистрация судов, указанных в части второй статьи 19 настоящего Кодекса, осуществляется Уполномоченным органом в области водного транспорта, за исключением судов рыбопромыслового флота, регистрация которых осуществляется Уполномоченным органом в области рыболовства.

2. Регистрация судов, указанных в части третьей статьи 19 настоящего Кодекса, осуществляется органами технического надзора за такими судами.

## **Статья 30. Сборы за регистрацию судов**

За регистрацию судов в Государственном судовом реестре, судовой книге и бербоут-чартерном реестре и за любые вносимые в них изменения взимаются сборы в порядке, установленном законодательством Туркменистана.

## **Статья 31. Условия регистрации судов**

1. Судно может быть зарегистрировано только в одном из реестров судов.

2. Судно, зарегистрированное в реестре судов иностранного государства, может быть зарегистрировано в Государственном судовом реестре или судовой книге после исключения из реестра судов иностранного государства и представления свидетельства, удостоверяющего, что судно исключено из такого реестра.

Регистрация судна в реестре судов иностранного государства не признаётся, если судно не исключено в установленном порядке из Государственного судового реестра или судовой книги.

## **Статья 32. Регистрация судна в бербоут-чартерном реестре**

1. В бербоут-чартерном реестре судно, зарегистрированное в реестре судов иностранного государства, подлежит регистрации в течение месяца со дня принятия решения о временном предоставлении такому судну права плавания под Государственным флагом Туркменистана в соответствии с частью четвертой статьи 12 настоящего Кодекса.

Регистрация судна осуществляется на основании заявления фрахтователя судна по бербоут-чартеру с приложением необходимых для регистрации документов:

1) выписки 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) согласия в письменной форме собственника судна и залогодержателя зарегистрированной ипотеки судна или зарегистрированного обременения судна того же характера на перевод судна под Государственный флаг Туркменистана;

3) документа, выданного компетентными властями иностранного государства, в котором судно зарегистрировано непосредственно до смены флага, и подтверждающего, что право плавания под флагом такого государства приостановлено на срок предоставления судну права плавания под Государственным флагом Туркменистана;

4) оригинала и копии бербоут-чартера;

5) свидетельства о годности к плаванию;

6) мерительного свидетельства;

7) пассажирского свидетельства (для пассажирского судна);

8) сведения об идентификационном номере судна, присвоенном Международной морской организацией;

9) документа, подтверждающего, что фрахтователь судна по бербоут-чартеру отвечает требованиям, предъявляемым к собственнику судна в соответствии с частью первой статьи 12 настоящего Кодекса;

2. При регистрации судна в бербоут-чартерном реестре выдаётся свидетельство о праве плавания под Государственным флагом Туркменистана на срок, указанный в решении о временном предоставлении судну права плавания под Государственным флагом Туркменистана.

*(В редакции Закона Туркменистана от 1 марта 2014 г. – Ведомости Меджлиса Туркменистана 2014 г., № 1, ст.49).*

### **Статья 33. Сведения, подлежащие внесению в Государственный судовой реестр или судовую книгу**

1. Регистрация судов осуществляется в Государственном судовом реестре или судовой книге на имя собственника (собственников).

2. В Государственный судовой реестр или судовую книгу вносятся следующие основные сведения:

1) порядковый регистрационный номер судна и дата его регистрации;

2) название судна (настоящее и прежнее), порт (место) предыдущей регистрации судна и дата аннулирования её (если таковые имеются);

3) наименования порта (места) регистрации судна и идентификационный номер судна, присвоенный Международной морской организацией;

4) позывной сигнал судна;

5) наименование судостроительной верфи, место и год постройки судна;

6) тип и назначение судна, район его плавания;

7) основные технические характеристики судна, в том числе вместимость (валовая и чистая), полная грузоподъемность и главные размерения судна;

8) имя, гражданство и адрес собственника (собственников) судна;

9) доля каждого из собственников в общей долевой собственности, если имеется несколько собственников;

10) основания возникновения права собственности на судно или часть судна (договор купли-продажи, договор на постройку судна и другие);

11) имя и адрес временного судовладельца, если он не является собственником судна;

12) имя и адрес доверительного управляющего при передаче судна ему в управление;

13) данные о зарегистрированной ипотеке судна, если она установлена в соответствии со статьями 342 и 343 настоящего Кодекса;

14) основание и дата исключения судна из Государственного судового реестра или судовой книги.

3. При временном переводе судна под флаг иностранного государства в Государственный судовый реестр или судовую книгу вносятся также следующие основные сведения:

1) указание о центральном органе исполнительной власти, принявшем решение о переводе судна под флаг иностранного государства, и дата принятия такого решения;

2) срок, на который допускается перевод судна под флаг иностранного государства;

3) название государства, под флагом которого судну разрешено плавать;

4) дата приостановления права плавания под Государственным флагом Туркменистана.

*(В редакции Законов Туркменистана от 1 марта 2014 г. и 25 ноября 2017 г. – Ведомости Меджлиса Туркменистана 2014 г., № 1, ст.49; 2017 г., № 4, ст. 168).*

## **Статья 34. Сведения, подлежащие внесению в бербоут-чартерный реестр**

1. Регистрация судов осуществляется в бербоут-чартерном реестре на имя фрахтователя судна по бербоут-чартеру.

2. В бербоут-чартерный реестр вносятся следующие основные сведения:

1) название судна;

2) имя и адрес собственника судна;

3) имя и адрес фрахтователя судна по бербоут-чартеру;

4) дата заключения бербоут-чартера и срок его действия;

5) дата окончания срока, на который судну предоставлено право плавания под Государственным флагом Туркменистана;

6) сведения о реестре судов иностранного государства, в котором зарегистрировано судно непосредственно до смены флага, с указанием на то, что законодательство государства, в котором ведётся 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.

## **Статья 35. Обязанности информировать об изменении сведений, вносимых в реестры судов**

О любом изменении сведений, вносимых в Государственный судовой реестр, судовую книгу 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 ему стало известно о таком изменении.

### **Статья 36. Первоначальная регистрация построенного судна и судна, приобретенного за пределами Туркменистана**

Первоначальная регистрация построенного судна должна быть осуществлена в Государственном судовом реестре или судовой книге в течение одного месяца со дня спуска на воду, а судна, приобретенного за пределами Туркменистана, - в течение одного месяца со дня прибытия в морской порт Туркменистана.

### **Статья 37. Повторная регистрация судна**

Если в результате происшествия или любой другой причины судно перестает соответствовать сведениям, ранее внесенным в Государственный судовой реестр или судовую книгу, то может быть осуществлена повторная регистрация судна после освидетельствования и получения свидетельства о годности к плаванию.

### **Статья 38. Утрата судовых документов, подтверждающих регистрацию судна**

1. В случае утраты свидетельства о праве плавания под Государственным флагом Туркменистана или судового билета дубликаты таких судовых документов выдаются органом, в котором зарегистрировано судно.

2. Если судовые документы, указанные в части первой настоящей статьи, утрачены во время нахождения судна за пределами Туркменистана, консульским учреждением Туркменистана на основании заявления капитана судна

выдается временное свидетельство о праве плавания под Государственным флагом Туркменистана или временный судовой билет, которые по прибытии судна в порт Туркменистана подлежат передаче в течение десяти дней в орган, в котором зарегистрировано судно, для получения дубликатов таких судовых документов.

### **Статья 39. Отказ в регистрации судна и прав на него**

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

- 1) с заявлением о регистрации обратилось ненадлежащее лицо;
- 2) не соблюдены требования, предусмотренные абзацем первым части второй статьи 31 настоящего Кодекса, об исключении судна из прежнего реестра судов;
- 3) документы, представленные на регистрацию прав на судно, не соответствуют требованиям, установленным законодательством Туркменистана;
- 4) лицо, выдавшее правоустанавливающий документ о судне, не уполномочено распоряжаться правами на судно;
- 5) правоустанавливающий документ о судне свидетельствует об отсутствии у заявителя прав на судно;
- 6) права на судно, о регистрации которых просит заявитель, не являются правами, подлежащими регистрации в соответствии с настоящим Кодексом.

### **Статья 40. Исключение судна из Государственного судового реестра или судовой книги**

Из Государственного судового реестра или судовой книги подлежит обязательному исключению судно:

- 1) погибшее или пропавшее без вести;
- 2) конструктивно погибшее;
- 3) утратившее качества судна в результате перестройки или других изменений;

4) переставшее соответствовать требованиям, предусмотренным частью первой статьи 12 настоящего Кодекса.

#### **Статья 41. 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 одного месяца и более трёх месяцев со дня последнего известия о судне, а в условиях военных действий не может быть менее шести месяцев.

#### **Статья 42. Судно, конструктивно погибшее**

Повреждённое судно считается конструктивно погибшим, если:

- 1) судно не может быть восстановлено ни в том месте, в котором судно находится, ни в любом другом месте, в которое судно может быть доставлено;
- 2) ремонт судна экономически нецелесообразен.

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

1. Порт (место) регистрации судна может быть изменён по заявлению судовладельца

2. Изменение порта (места) регистрации судна должно быть зарегистрировано в соответствии с законодательством Туркменистана.

(В редакции Закона Туркменистана от 1 марта 2014 г. – Ведомости Меджлиса Туркменистана 2014 г., № 1, ст.49).

#### **Статья 44. Ответственность за нарушение правил регистрации судна**

Лицо, уклоняющееся от обязательной регистрации судна, а также зарегистрировавшее судно с нарушением правил настоящего Кодекса или нарушившее обязанность информировать об изменении сведений, заносимых в реестры судов, несёт ответственность, предусмотренную законодательством Туркменистана.

## **РАЗДЕЛ IV. ЭКИПАЖ СУДНА. КАПИТАН СУДНА**

### **ГЛАВА 1. ЭКИПАЖ СУДНА**

#### **Статья 45. Состав экипажа судна**

1. В состав экипажа судна входят капитан судна, другие лица командного состава судна и судовая команда.

2. К командному составу судна, кроме капитана, относятся помощники капитана судна, механики, электромеханики, радиоспециалисты и врачи. Уполномоченным органом в области водного транспорта и Уполномоченным органом в области рыболовства к командному составу судна могут быть отнесены также другие специалисты.

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

#### **Статья 46. Минимальный состав экипажа судна**

1. Судно должно иметь на борту минимальный состав экипажа, способный полностью обеспечивать безопасное плавание судна и защиту окружающей среды.

2. Минимальный состав экипажа судна в зависимости от его типа и назначения, а также района плавания судна, за исключением судна рыбопромыслового флота, устанавливается Уполномоченным органом в области водного транспорта, судна рыбопромыслового флота - Уполномоченным органом в области рыболовства по согласованию с соответствующим профсоюзным органом.

3. Свидетельство о минимальном составе экипажа судна, обеспечивающем безопасность его плавания и защиту

окружающей среды, выдаётся Уполномоченным органом в области водного транспорта или Уполномоченным органом в области рыболовства, которым была осуществлена регистрация судна.

## **Статья 47. Дипломирование членов экипажа судна**

1. К занятию должностей членов экипажа судна допускаются лица, имеющие дипломы и квалификационные свидетельства, выдаваемые Уполномоченным органом в области водного транспорта в соответствии с Положением о дипломировании членов экипажей судов.

2. Дипломы и квалификационные свидетельства могут быть изъяты или аннулированы, либо их действие может быть приостановлено решением Уполномоченного органа в области водного транспорта в случаях прямой угрозы жизни людей, сохранности имущества на море или причинения ущерба морской среде вследствие некомпетентности, действий (бездействия) членов экипажей судов при исполнении ими обязанностей в соответствии с их дипломами и квалификационными свидетельствами.

3. Положение о дипломировании членов экипажей судов утверждается Уполномоченным органом в области водного транспорта.

*(В редакции Закона Туркменистана от 1 марта 2014 г. – Ведомости Меджлиса Туркменистана 2014 г., № 1, ст.49).*

## **Статья 48. Требования к состоянию здоровья лиц, допускаемых к работе на судне**

К работе на судне допускаются лица, имеющие свидетельства, удостоверяющие их годность к такой работе по состоянию здоровья, выдаваемые соответствующими медицинскими учреждениями.

## **Статья 49. Гражданство членов экипажа судна**

1. В составе экипажа судна, плавающего под Государственным флагом Туркменистана, кроме граждан



Туркменистана, могут быть иностранные граждане и лица без гражданства.

2. Условия, на которых иностранные граждане и лица без гражданства могут входить в состав экипажа судна, определяются Кабинетом Министров Туркменистана.

## **Статья 50. Трудовые отношения на судне**

1. Порядок приема на работу членов экипажа судна, их права и обязанности, условия труда и оплаты труда, а также порядок и основания их увольнения определяются законодательством Туркменистана о труде, настоящим Кодексом, Уставом службы на судах и Уставом о дисциплине членов экипажа судна коллективным и трудовым договорами.

2. Без согласия капитана судна никто не может быть принят на работу членом экипажа судна.

3. Устав службы на судах и Устав о дисциплине членов экипажа судна утверждаются Уполномоченным органом в области водного транспорта.

*(В редакции Закона Туркменистана от 1 марта 2014 г. – Ведомости Меджлиса Туркменистана 2014 г., № 1, ст.49).*

## **Статья 51. Репатриация членов экипажа судна**

1. Члены экипажа судна, находящегося за пределами Туркменистана, имеют право на репатриацию в случае:

- 1) истечения срока действия трудового договора;
- 2) расторжения трудового договора по инициативе собственника судна или члена экипажа судна в соответствии с законодательством Туркменистана;
- 3) кораблекрушения;
- 4) заболевания (травмы), требующего лечения вне судна;
- 5) отстранения от исполнения служебных обязанностей капитаном судна в соответствии с законодательством Туркменистана;
- 6) невозможности выполнения судовладельцем своих обязанностей в отношении членов экипажа судна в соответствии с законодательством Туркменистана и трудовыми

договорами из-за банкротства, продажи судна или изменения государства регистрации судна;

7) направления судна без согласия членов экипажа в зону военных действий или зону эпидемиологической опасности.

2. По желанию члена экипажа судна репатриация осуществляется:

- 1) в государство, в котором он проживает;
- 2) в порт, в котором он был принят на работу на судно;
- 3) в другой пункт (место), указанный при найме члена экипажа судна.

3. Судовладелец обязан организовать надлежащую и быструю репатриацию, которая может осуществляться воздушным транспортом, а при его отсутствии или по соглашению сторон - другими видами транспорта.

4. Расходы на репатриацию осуществляет судовладелец. Расходы на репатриацию включают в себя:

- 1) стоимость проезда к месту репатриации;
- 2) стоимость питания и проживания с момента, когда член экипажа покидает судно, и до момента, когда член экипажа судна прибывает к месту репатриации;
- 3) лечение члена экипажа судна при возникновении такой необходимости до тех пор, пока член экипажа судна по состоянию здоровья не будет годен для переезда к месту репатриации;
- 4) провоз тридцати килограммов багажа до места репатриации;
- 5) заработную плату по трудовому договору с момента, когда член экипажа покидает судно, и до момента, когда член экипажа судна прибывает к месту репатриации.

5. Если причины, вызвавшие репатриацию члена экипажа судна, возникли по его вине при исполнении им трудовых обязанностей, судовладелец имеет право на возмещение расходов в соответствии с законодательством Туркменистана.

## **Статья 52. Личное имущество члена экипажа**

1. В случае гибели имущества члена экипажа судна или повреждения (порчи) такого имущества вследствие

происшествия с судном судовладелец обязан возместить члену экипажа судна причинённый ущерб.

2. Не подлежит возмещению ущерб, причинённый имуществу члена экипажа судна, признанного виновным в происшествии с судном.

### **Статья 53. Обязанности судовладельца**

1. Судовладелец во время нахождения членов экипажа на судне обязан обеспечить им:

- 1) безопасные условия труда;
- 2) охрану их здоровья и квалифицированную медицинскую помощь;
- 3) наличие необходимых спасательных средств (для всего экипажа судна и пассажиров);
- 4) бесперебойное снабжение водой и продуктами питания;
- 5) помещения для отдыха, питания, медицинского, культурного и бытового обслуживания, отвечающие санитарно-гигиеническим нормам.

2. Судовладелец в соответствии с законодательством Туркменистана обязан застраховать:

- 1) жизнь и здоровье членов экипажа судна при исполнении ими трудовых обязанностей;
- 2) заработную плату и другие причитающиеся членам экипажа суммы, включая расходы на репатриацию.

## **ГЛАВА 2. КАПИТАН СУДНА**

### **Статья 54. Управление судном и другие обязанности капитана судна**

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

## **Статья 55. Обязанность капитана судна оказать помощь любому лицу, терпящему бедствие на море**

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

2. За нарушение обязанности, указанной в части первой настоящей статьи, капитан несёт уголовную ответственность в соответствии с законодательством Туркменистана.

## **Статья 56. Обязанность капитана судна 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 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 несёт ответственность за нарушение капитаном судна обязанностей, указанных в частях первой и второй настоящей статьи.

## **Статья 57. Обязанность капитана судна оказать неотложную медицинскую помощь**

1. 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 Туркменистана.

2. Капитан обязан изолировать заболевшее лицо при подозрении на инфекционное заболевание.

### **Статья 58. 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 нём людей, документов, а также грузов и другого имущества.

### **Статья 59. Оставление судна его экипажем**

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

### **Статья 60. Поддержание порядка на судне**

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

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

Капитан судна имеет право в случае необходимости отстранить от исполнения обязанностей любого члена экипажа судна. В таком случае соответственно применяются правила, установленные статьей 51 настоящего Кодекса.

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

*(В редакции Закона Туркменистана от 1 марта 2014 г. – Ведомости Меджлиса Туркменистана 2014 г., № 1, ст.49).*

## **Статья 61. Капитан судна как орган дознания**

1. В случае обнаружения на судне, находящемся в плавании, признаков преступления, предусмотренного уголовным законодательством Туркменистана, капитан судна выполняет функции органа дознания, руководствуясь при этом уголовно-процессуальным законодательством Туркменистана.

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

Капитан судна вправе передать компетентным органам иностранного государства, если это предусмотрено международным договором Туркменистана, лицо, в отношении которого у капитана судна имеются основания считать, что оно совершило преступление, направленное против безопасности морского судоходства, за исключением гражданина Туркменистана. В данном случае капитан судна обязан, если это практически осуществимо, по возможности, до входа судна в территориальное море иностранного государства, направить в его компетентные органы уведомление о своем намерении передать им такое лицо и причинах его передачи, а также предоставить указанным органам имеющиеся доказательства.

3. В случае обнаружения на судне во время пребывания его в порту Туркменистана признаков преступления, предусмотренного уголовным законодательством Туркменистана, капитан судна обязан немедленно

информировать об этом компетентные органы и обеспечить охрану места происшествия.

*(В редакции Закона Туркменистана от 12 января 2016 г. – Ведомости Меджлиса Туркменистана, 2016 г. № 1, ст. 13).*

## **Статья 62. 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 Туркменистана, в который зайдет судно.

## **Статья 63. 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 имущества,

вверенного капитану судна, если на месте нет иных представителей судовладельца или грузовладельца.

#### **Статья 64. 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 являющегося необходимым 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, когда убытки, вызванные продажей груза, подпадают под признаки общей аварии или продажа груза проведена только в интересах груза.

#### **Статья 65. Возложение обязанностей капитана судна на старшего помощника капитана судна**

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

### **РАЗДЕЛ V. МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ**

#### **Статья 66. Правовой статус морского торгового порта**

1. Правовой статус морского торгового порта определяется настоящим Кодексом и иными нормативными правовыми актами Туркменистана.



2. Морской торговый порт является государственным предприятием транспорта общего пользования, предназначенным для обслуживания судов, пассажиров и грузов, а также для осуществления другой деятельности, связанной с торговым мореплаванием.

Морской торговый порт является открытым для международного судоходства.

3. Правила пользования морским торговым портом, Правила портового судоходства утверждаются Уполномоченным органом в области водного транспорта. Эти правила являются обязательными для всех пользователей морского торгового порта.

4. Заход в морской торговый порт военных кораблей и иных некоммерческих судов иностранных государств разрешается в порядке, установленном Кабинетом Министров Туркменистана.

5. Физические и юридические лица могут осуществлять хозяйственную деятельность на территории морского торгового порта, соответствующую его функциональному назначению.

6. Администрация морского торгового порта осуществляет взаимодействие с хозяйствующими субъектами, функционирующими на его территории, в соответствии с законодательством Туркменистана.

## **Статья 67. Территория и акватория морского торгового порта**

1. Территорией морского торгового порта являются отведённые порту земли. К территории морского торгового порта также относятся намытые, насыпанные или созданные с применением иных гидротехнических технологий площади, созданные за счёт порта и за использование которых не взимается плата.

2. Акваторией морского торгового порта являются отведённые порту водные пространства, в том числе внутренние и внешние рейды.

3. Предоставление земельных и водных участков морскому торговому порту и их изъятие осуществляются в порядке, установленном законодательством Туркменистана.

## **Статья 68. Функции морского торгового порта по обеспечению безопасности мореплавания**

Для обеспечения безопасности мореплавания на морской торговый порт возлагается осуществление следующих функций:

- 1) обеспечение безопасности движения в портовых водах, безопасной стоянки и обработки судов;
- 2) содержание в исправном состоянии гидротехнических сооружений, средств связи и электрорадионавигации, находящихся во владении порта;
- 3) содержание в исправном состоянии средств навигационного оборудования на подходных каналах и акватории порта;
- 4) контроль и поддержание объявленных глубин;
- 5) определение районов обязательного использования буксировщиков;
- 6) оказание помощи терпящим бедствие;
- 7) применение эффективных мер для принятия с судов загрязненных и сточных вод (для нефтеперегрузочных портов - также вод, содержащих нефть), мусора и иных веществ, вредных для окружающей среды и здоровья человека и их обезвреживания, переработки, безопасного складирования или захоронения;
- 8) обеспечение исполнения требований законодательства Туркменистана в сфере санитарно-эпидемиологического благополучия населения и охраны окружающей среды.

## **Статья 69. Хозяйственная деятельность морского торгового порта**

Морской торговый порт осуществляет:

- 1) погрузку, разгрузку и обслуживание судов в порядке очередности их прихода в порт, за исключением чрезвычайных ситуаций, когда для обеспечения безопасности акватории порта и сохранности морской среды необходимо немедленно разгрузить аварийное судно;

- 2) обслуживание линейных судов в соответствии с объявленным расписанием линий;
- 3) транспортно-экспедиторские и складские операции с грузами;
- 4) перегрузку грузов с других видов транспорта на судно и в обратном порядке, складские операции с грузами;
- 5) обслуживание пассажиров морских судов, а также перевозку грузов, пассажиров, багажа и почты на судах порта и на других видах транспорта;
- 6) вспомогательные операции, необходимые для обеспечения жизнедеятельности порта;
- 7) иные виды деятельности в соответствии со статусом порта.

## **Статья 70. Имущественная ответственность морского торгового порта**

Морской торговый порт несёт имущественную ответственность за утрату, недостачу, порчу или повреждение груза, а также за просрочку его выдачи с момента принятия груза в своё ведение до момента его передачи получателю груза в соответствии с законодательством Туркменистана.

## **Статья 71. Управление морским торговым портом**

Управление морским портом осуществляет Администрация морского торгового порта, которую возглавляет начальник морского торгового порта, назначаемый на должность и освобождаемый от занимаемой должности Уполномоченным органом в области водного транспорта в соответствии с законодательством Туркменистана.

В состав Администрации морского торгового порта входит капитан морского торгового порта.

## **Статья 72. Функции начальника морского торгового порта**

1. Основными функциями начальника морского торгового порта являются:

- 1) организация деятельности морского торгового порта;
- 2) контроль за безопасностью движения транспортных средств по территории порта и вдоль причальных линий;
- 3) надзор за техническим состоянием и использованием портовых сооружений и оборудования;
- 4) принятие мер по охране грузов и имущества морского торгового порта;
- 5) проведение санитарных и противопожарных мероприятий в морском торговом порту;
- 6) принятие мер по охране окружающей среды;
- 7) установление порядка и очередности захода судов в морской торговый порт и выхода из него, безопасной стоянки и обработки судов;
- 8) установление порядка использования находящихся в морском торговом порту судов, плавучих и других технических средств, а также привлечение лиц, пребывающих на территории морского торгового порта, для спасания людей и судов, терпящих бедствие;
- 9) принятие совместно с капитаном морского торгового порта решения о задержании судов и грузов в случаях и порядке, предусмотренных статьей 78 настоящего Кодекса;
- 10) решение иных вопросов, связанных с деятельностью морского торгового порта.

2. Постановления начальника морского торгового порта по вопросам, относящимся к его полномочиям в соответствии с частью первой настоящей статьи, обязательны для всех находящихся в морском торговом порту судов, физических и юридических лиц.

## **Статья 73. Портовые сборы**

1. В морском торговом порту взимаются следующие целевые портовые сборы: корабельный, причальный, якорный, канальный, навигационный, грузовой, портового надзора, санитарный, буксирный, лоцманский, противопожарный, швартовый.

Законодательством Туркменистана могут устанавливаться иные виды сборов.

2. Размер портовых сборов устанавливается уполномоченным органом в области водного транспорта.

*(В редакции Законов Туркменистана от 1 марта 2014 г. и 25 ноября 2017 г. – Ведомости Меджлиса Туркменистана, 2014 г., № 1, ст.49; 2017 г., № 4, ст.168).*

## **РАЗДЕЛ VI. ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПОРТОВЫЙ КОНТРОЛЬ**

### **Статья 74. Капитан морского порта**

1. Государственный портовый контроль по обеспечению безопасности мореплавания и порядка в морском порту осуществляет капитан морского порта.

2. Капитан морского торгового порта действует в соответствии с Положением о капитане морского торгового порта, утвержденным Уполномоченным органом в области водного транспорта, капитан морского рыбного порта - в соответствии с Положением о капитане морского рыбного порта, утвержденным Уполномоченным органом в области рыболовства.

3. Капитан морского торгового порта находится в подчинении Уполномоченного органа в области водного транспорта, капитан морского рыбного порта - Уполномоченного органа в области рыболовства.

4. Распоряжения капитана морского порта по относящимся к его полномочиям вопросам обеспечения безопасности мореплавания и порядка в морском порту обязательны для всех находящихся в порту судов, физических и юридических лиц.

### **Статья 75. Функции капитана морского торгового порта и капитана морского рыбного порта**

1. На капитана морского торгового порта и капитана морского рыбного порта соответственно возлагается осуществление следующих функций по обеспечению безопасности мореплавания и порядка в указанных портах:

1) контроль за соблюдением положений настоящего Кодекса, иных нормативных правовых актов Туркменистана, норм и правил мореплавания, а также международных договоров Туркменистана в сфере торгового мореплавания;

2) издание обязательных постановлений, регулирующих вопросы безопасности мореплавания;

3) проверка судовых документов, дипломов, квалификационных свидетельств;

4) контроль за соблюдением требований, касающихся порядка захода судов в порт и выхода их из порта;

5) оформление прихода судов в порт и выхода их из порта;

6) наложение административных взысканий за нарушения положений настоящего Кодекса, норм и правил, касающихся безопасности мореплавания и порядка в порту, в соответствии с законодательством Туркменистана;

7) проведение осмотра судов, находящихся в порту, в случаях, предусмотренных законодательством Туркменистана;

8) выдача разрешения на поднятие затонувшего в море имущества и проведение в порту строительных, гидротехнических и других работ;

9) организация работ по спасению людей и судов, терпящих бедствие;

10) установление районов обязательной лоцманской проводки судов;

11) контроль за деятельностью лоцманской службы и службы регулирования движения судов;

12) контроль за ледокольной проводкой судов на подходах к порту и в пределах акватории порта;

13) решение совместно с начальником морского торгового порта вопроса о задержании судов и грузов в случаях и в порядке, предусмотренных статьей 78 настоящего Кодекса;

14) организация расследования аварий и инцидентов на море и ведение их учёта;

15) осуществление иных функций по обеспечению безопасности мореплавания и порядка в морском порту.

2. Расследование аварий и инцидентов на море осуществляется в соответствии с Положением, утверждаемым Уполномоченным органом в области водного транспорта.

## **Статья 76. Контроль за судами**

1. Капитан морского порта при осуществлении контроля за судами, находящимися в морском порту, за судами, выходящими в море, проверяет наличие судовых документов, соответствие основных характеристик судов судовым документам и выполнение требований, касающихся безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов, а также проверяет документы, удостоверяющие наличие страхования или иного финансового обеспечения гражданской ответственности за ущерб от загрязнения либо другой причинённый судном ущерб, в соответствии с законодательством и международным договором Туркменистана.

2. В случае отсутствия судовых документов или наличия веских оснований полагать, что судно не удовлетворяет требованиям безопасности мореплавания, капитан морского порта может подвергнуть судно осмотру.

3. В целях проверки устранения недостатков, препятствующих выдаче разрешения на выход судна из морского порта, капитан морского порта может принять решение о проведении контрольного осмотра судна.

*(В редакции Закона Туркменистана от 1 марта 2014 г. – Ведомости Меджлиса Туркменистана, 2014 г., № 1, ст.49).*

## **Статья 77. Разрешение на выход судна из морского порта**

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

2. Капитан морского порта вправе отказать в выдаче разрешения на выход судна из морского порта, в случае, если:

- 1) судно непригодно к плаванию;
- 2) нарушены требования к загрузке, снабжению судна, комплектованию членов экипажа судна или имеются другие недостатки судна, создающие угрозу безопасности его плавания, жизни и здоровью людей, находящихся на судне;

- 3) существует угроза причинения ущерба морской среде;
- 4) нарушены требования, предъявляемые к судовым документам;
- 5) имеются предписания государственных органов (таможенных, пограничных, правоохранительных, санитарно-эпидемиологических, ветеринарных, фитосанитарных и других);
- 6) не уплачены портовые сборы.

3. Расходы, связанные с осуществлением капитаном морского порта прав, предусмотренных настоящей статьей (на осмотр, освидетельствование и т.п.), несёт судовладелец.

## **Статья 78. Задержание судна и груза**

1. Администрация 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, вправе задержать судно и груз впредь до предоставления судовладельцем и грузовладельцем достаточного обеспечения.

2. Распоряжение о задержании судна по требованиям, содержащимся в части первой настоящей статьи, действительно в течение семидесяти двух часов, за исключением дней, официально признанных нерабочими. В случае, если в течение указанного срока судом, арбитражным судом или уполномоченного законом налагать арест третейским судом не вынесено постановление о наложении ареста на судно и груз, то судно и груз подлежат немедленному освобождению.

3. Ответственность за убытки, причинённые необоснованным задержанием судна и груза, несёт лицо, по требованию которого произошло задержание.

## **Статья 79. Строительство в зоне действия средств навигационной обстановки**



Строительство в зоне действия средств навигационной обстановки морских путей должно быть согласовано с Уполномоченным органом в области водного транспорта, другими заинтересованными государственными органами, а также с капитаном морского порта в пределах его компетенции.

## **РАЗДЕЛ VII. МОРСКОЙ ЛОЦМАН**

### **ГЛАВА 1. ЛОЦМАНСКАЯ ПРОВОДКА СУДОВ**

#### **Статья 80. Государственный морской лоцман**

1. Лоцманская проводка судов осуществляется государственным морским лоцманом (далее - лоцман), имеющим выданное капитаном морского порта лоцманское удостоверение о праве лоцманской проводки судов в определенных морских районах.

2. Лоцманом может быть гражданин Туркменистана, удовлетворяющий требованиям Положения о морских лоцманах, утверждаемого Уполномоченным органом в области водного транспорта. Лоцман является представителем государства, имеющим право первым подняться на борт судна с начала его проводки и последним покинуть борт судна по окончании его проводки.

Лоцман является работником лоцманской службы, находящейся в подчинении капитана порта.

#### **Статья 81. Проводка судов лоцманом**

1. Проводка судов лоцманом осуществляется в целях обеспечения безопасности плавания судов, предотвращения происшествий с ними и защиты окружающей среды.

2. Уполномоченный орган в области водного транспорта устанавливает районы обязательной и районы необязательной лоцманской проводки судов и доводит данные о таких районах до всеобщего сведения в обязательных постановлениях в морских портах, лоциях и «Извещениях мореплавателям».

## **Статья 82. Обязательная лоцманская проводка судов**

1. В районах обязательной лоцманской проводки судов капитан судна не вправе осуществлять плавание без лоцмана, за исключением случаев, если судно относится к категории судов, освобождаемых от обязательной лоцманской проводки, или капитану судна в установленном порядке капитаном морского порта предоставлено право осуществлять плавание без лоцмана.

Капитан судна, нарушивший правило, установленное настоящей частью, несёт ответственность в соответствии с законодательством Туркменистана.

2. Категории судов, освобождаемых от обязательной лоцманской проводки, устанавливаются капитанами морских портов и доводятся до всеобщего сведения в обязательных постановлениях в морских портах.

3. Порядок лоцманской проводки судов в морском торговом порту и морском рыбном порту, имеющих смежные акватории, устанавливается капитаном морского торгового порта по согласованию с капитаном морского рыбного порта.

## **Статья 83. Необязательная лоцманская проводка**

1. В районах, в которых лоцманская проводка судов является необязательной, капитан судна может взять на судно лоцмана, если в этом есть необходимость.

2. В районах, в которых лоцманская проводка судов является необязательной, капитан морского порта может устанавливать обязательную лоцманскую проводку судов, которые:

1) сами или перевозимые ими грузы могут создать угрозу причинения ущерба морской среде. Категории таких судов доводятся до всеобщего сведения в обязательных постановлениях в морских портах, лоциях и «Извещениях мореплавателям»;

2) имеют серьезные повреждения корпусов, механизмов или оборудования, что может существенно влиять на безопасность мореплавания в порту. В таком случае капитан

судна уведомляет о том, что судно должно следовать под лоцманской проводкой.

#### **Статья 84. Выполнение лоцманами обязанностей публично-правового характера**

Во время лоцманской проводки судна лоцман обязан немедленно сообщить капитану морского порта о:

- 1) любых переменах на фарватерах, которые могут создавать угрозу безопасности судоходства;
- 2) любых происшествиях с судном, лоцманскую проводку которого он осуществляет, а также с другими судами в обслуживаемом им районе;
- 3) невыполнении капитаном судна, лоцманскую проводку которого он осуществляет, правил плавания судов и правил предотвращения загрязнения с судов нефтью, вредными веществами, сточными водами или мусором.

### **ГЛАВА 2. ВЗАИМООТНОШЕНИЯ ЛОЦМАНА И КАПИТАНА СУДНА**

#### **Статья 85. Лоцманское удостоверение**

1. Лоцман, прибывший на судно, обязан предъявить капитану судна лоцманское удостоверение.
2. Капитан проводимого судна не вправе брать на судно в качестве лоцмана лицо, не имеющее лоцманское удостоверение.

#### **Статья 86. Взаимоотношения между лоцманом и капитаном проводимого судна**

1. Лоцман обязан давать капитану проводимого судна рекомендации, обеспечивающие безопасную проводку судна, и проверять правильность выполнения этих рекомендаций капитаном.
2. 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.

3. 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 управлением судном в отсутствие капитана судна.

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

### **Статья 87. Обеспечение безопасной посадки и безопасной высадки лоцмана**

1. Капитан судна обязан обеспечить безопасную посадку и безопасную высадку лоцмана, а также безвозмездно предоставлять ему в период лоцманской проводки судна отдельное помещение, питание.

2. Правила, установленные частью первой настоящей статьи, применяются и к стажёру, если в целях прохождения практики стажёр сопровождает лоцмана.

### **Статья 88. Объявление капитаном судна данных о судне**

1. Капитан судна объявляет лоцману точные данные об осадке, о длине, ширине, высоте борта и вместимости судна, которые вносятся в лоцманскую квитанцию, подписываемую капитаном судна.

Лоцман вправе потребовать от капитана судна объявления иных данных о судне (маневренных характеристик и других), которые необходимы лоцману для осуществления лоцманской проводки судна.

2. За необъявление или неправильное объявление данных о судне, предусмотренных частью первой настоящей статьи, капитан судна несёт ответственность в соответствии с законодательством Туркменистана.

## **Статья 89. Запрещение лоцману покинуть проводимое судно**

Лоцман без разрешения капитана проводимого судна не вправе покинуть судно:

- 1) при выводе судна в море - до достижения судном места, от которого оно дальше может безопасно следовать без помощи лоцмана;
- 2) при вводе судна в порт - до постановки судна на якорь или швартовки у причала;
- 3) до замены лоцмана другим лоцманом.

## **Статья 90. Возвращение лоцмана**

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

2. Если лоцман увезён 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 91. Ответственность лоцмана и капитана судна**

1. Присутствие на судне лоцмана не снимает ответственности с капитана по управлению судном.

При наличии достаточных оснований для сомнений в правильности рекомендаций лоцмана капитан судна вправе в целях безопасного плавания судна отказаться от услуг данного лоцмана. Если лоцманская проводка судна является обязательной, капитан судна должен потребовать замены лоцмана.

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

### **ГЛАВА 3. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НЕНАДЛЕЖАЩУЮ ЛОЦМАНСКУЮ ПРОВОДКУ СУДНА. ЛОЦМАНСКИЙ СБОР**

#### **Статья 92. Ответственность за ненадлежащую лоцманскую проводку судна**

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

#### **Статья 93. Ограничение ответственности и утрата права на ограничение ответственности**

1. Организация, работником которой является лоцман, осуществлявший лоцманскую проводку судна, может ограничить свою ответственность, предусмотренную статьей 92 настоящего Кодекса, суммой, равной размеру аварийного фонда по данному порту, образуемого из 10 процентов отчислений от сумм лоцманского сбора, поступивших в предшествующем аварии календарном году.

2. Организация, работником которой является лоцман, осуществлявший лоцманскую проводку судна, утрачивает право на ограничение ответственности, предусмотренное частью первой настоящей статьи, если доказано, что убытки, причинённые судну в результате ненадлежащей лоцманской проводки судна, явились результатом его собственного действия или собственного бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности.

#### **Статья 94. Ответственность перед третьими лицами**

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

## **Статья 95. 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 Туркменистана.

## **РАЗДЕЛ VIII. ЗАТОНУВШЕЕ ИМУЩЕСТВО**

### **Статья 96. Сфера применения правил, установленных настоящим разделом**

1. Правила, установленные настоящим разделом, применяются к подъёму, удалению и уничтожению имущества, затонувшего в пределах внутренних морских вод или территориального моря Туркменистана.

2. К затонувшему имуществу относятся потерпевшие крушение суда, их обломки, оборудование, грузы и другие предметы независимо от того, находятся они на плаву или под водой, опустились на дно либо выброшены на мелководье или берег.

3. Правила, установленные настоящим разделом, не применяются к:

1) подъёму, удалению и уничтожению затонувшего военного имущества;

2) подъёму затонувшего морского имущества культурного характера, имеющего доисторическое, археологическое или историческое значение, если такое имущество находится на морском дне.

4. Если подъём, удаление или уничтожение затонувшего имущества рассматривается как спасательная операция в соответствии с правилами, установленными разделом XX настоящего Кодекса, такие правила применяются к вознаграждению и специальной компенсации спасателям независимо от правил, установленных настоящим разделом.

## **Статья 97. Подъём затонувшего имущества его собственником**

1. Если собственник затонувшего имущества намерен поднять его, то он должен в письменной форме известить об этом капитана ближайшего морского порта в течение одного года со дня, когда это имущество затонуло.

2. Капитан морского порта в течение трех месяцев со дня получения заявления собственника затонувшего имущества устанавливает для собственника порядок подъема, а также срок, достаточный для подъёма затонувшего имущества, но не менее чем один год со дня получения собственником уведомления капитана морского порта о порядке и сроке подъёма затонувшего имущества.

## **Статья 98. Обязанность собственника поднять затонувшее имущество**

1. Если затонувшее имущество создает угрозу безопасности судоходства или причинения ущерба морской среде загрязнением либо препятствует осуществлению рыбного промысла, деятельности порта и проводимым в нём работам (гидротехническим и другим), собственник затонувшего имущества обязан по требованию капитана морского порта в установленный им срок поднять затонувшее имущество и при необходимости удалить или уничтожить его.

2. Если собственник затонувшего имущества известен, капитан морского порта уведомляет его о своем решении.

3. Если собственник затонувшего имущества неизвестен, капитан морского порта делает публикацию о сроках, установленных для подъема затонувшего имущества в «Извещениях мореплавателям». Если при этом известен флаг затонувшего судна, капитан морского порта направляет также соответствующее уведомление в Министерство иностранных дел Туркменистана.

## **Статья 99. Права собственника на затонувшее имущество**



Если собственник затонувшего имущества не сделает заявления согласно части первой статьи 97 настоящего Кодекса или не поднимет имущество в срок, установленный частью второй статьи 97 настоящего Кодекса, то права собственника на затонувшее имущество определяются в соответствии с законодательством Туркменистана.

### **Статья 100. Подъем, удаление или уничтожение затонувшего имущества администрацией морского порта**

1. Администрация морского порта имеет право поднять затонувшее имущество и при необходимости удалить или уничтожить его в случаях, если:

1) собственник затонувшего имущества обязан был поднять затонувшее имущество и при необходимости удалить или уничтожить его в соответствии с частью первой статьи 98 настоящего Кодекса, но собственник затонувшего имущества не установлен или он не поднял затонувшее имущество и при необходимости не удалил или не уничтожил его в установленный срок;

2) затонувшее имущество создает серьезную непосредственную угрозу безопасности судоходства или непосредственную угрозу причинения значительного ущерба морской среде загрязнением, либо значительно препятствует осуществлению рыбного промысла, деятельности порта и проводимых в нём работам (гидротехническим и другим);

3) при наличии достаточных оснований собственнику затонувшего имущества не разрешено поднимать, удалять или уничтожать его своими средствами, либо средствами избранной им судоподъемной организации.

2. Подъём, удаление или уничтожение затонувшего имущества в случаях, предусмотренных частью первой настоящей статьи, осуществляется за счёт собственника такого имущества.

### **Статья 101. Истребование поднятого затонувшего имущества его собственником**

Затонувшее имущество, поднятое в соответствии с частью первой статьи 100 настоящего Кодекса, может быть истребовано его собственником после возмещения им расходов на подъем затонувшего имущества и других расходов, понесённых в связи с этим, при условии, что с момента подъёма затонувшего имущества прошло не более одного года.

## **Статья 102. Возмещение расходов, понесённых администрацией морского порта**

1. Если подъем, удаление или уничтожение затонувшего имущества производились в соответствии с частью первой статьи 100 настоящего Кодекса, по истечении срока, предусмотренного статьей 101 настоящего Кодекса, администрация морского порта имеет право:

1) продать поднятое затонувшее имущество в порядке, установленном законодательством Туркменистана, и за счет полученной суммы, вырученной от его продажи, получить возмещение всех произведенных расходов;

2) получить от собственника затонувшего имущества возмещение расходов, не покрываемых суммой от его продажи, а при уничтожении затонувшего имущества - возмещение расходов, связанных с уничтожением имущества.

## **Статья 103. Случайно поднятое затонувшее имущество**

Затонувшее имущество, случайно поднятое во внутренних морских водах, в территориальном море Туркменистана или открытом море при осуществлении операций, связанных с торговым мореплаванием, должно быть сдано в ближайший морской порт. В таком случае выплачивается вознаграждение в размере одной трети сданного имущества.

# **РАЗДЕЛ IX. ДОГОВОР МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА**

## **ГЛАВА 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

## **Статья 104. Договор морской перевозки груза и его виды**

1. По договору морской перевозки груза перевозчик обязуется доставить груз, полученный от отправителя, в порт назначения, и выдать его уполномоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель или получатель обязуется уплатить за перевозку груза плату (фрахт), оговорённую в договоре, и обеспечить приемку груза.

2. Договор морской перевозки груза может быть заключён:

1) с условием предоставления для морской перевозки груза всего судна, части судна или определённых судовых помещений (чартер), а также иных условий;

2) без такого условия.

## **Статья 105. Форма договора морской перевозки груза**

Договор морской перевозки груза заключается в письменной форме и подтверждается коносаментом, чартером, морской накладной или другими письменными доказательствами.

## **Статья 106. Долгосрочный договор об организации морских перевозок грузов и его соотношение с договором морской перевозки груза**

1. При необходимости осуществлять систематические перевозки груза перевозчик и грузоотправитель 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, заключённым на основе такого долгосрочного договора.

2. Условия перевозок грузов, согласованные в долгосрочном договоре об организации морских перевозок

грузов, считаются включенными в договор морской перевозки груза, если стороны не достигли соглашения об ином.

Если условия договора морской перевозки груза противоречат условиям долгосрочного договора об организации морских перевозок грузов, то применяются условия договора морской перевозки груза.

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

### **Статья 107. Соотношение чартера и коносамента**

1. Отношения между перевозчиком и получателем, который не является стороной договора морской перевозки груза, определяются коносаментом.

2. Условия чартера обязательны для получателя, если коносамент содержит ссылку на них.

### **Статья 108. Содержание чартера. Уступка прав по чартеру**

1. Чартер должен содержать: наименование сторон, название судна, указание на род и вид груза, размер фрахта, порт погрузки, наименование порта назначения или направления судна.

По соглашению сторон в чартер могут быть включены иные условия и оговорки.

Чартер подписывается перевозчиком и фрахтователем или их представителями.

2. При перевозке груза по чартеру фрахтователь вправе с согласия перевозчика уступать третьему лицу свои права по договору морской перевозки груза.

Фрахтователь, а также третье лицо, которому он уступил свои права, несут перед перевозчиком солидарную ответственность за неисполнение договора морской перевозки груза.

## **Статья 109. Применение правил, установленных настоящим разделом, к перевозке грузов в каботаже**

Правила, установленные настоящим разделом, применяются к перевозкам грузов в каботаже, за исключением правил, установленных статьями 155, 158 и частью второй статьи 159 настоящего Кодекса.

## **Статья 110. Временное прекращение или ограничение приёма грузов для перевозок**

1. При явлениях стихийного характера, крушениях и авариях, вызвавших перерыв в движении, и объявлении карантина приём грузов может быть временно прекращён или ограничен распоряжением администрации морского порта с немедленным уведомлением соответственно Уполномоченного органа в области водного транспорта и Уполномоченного органа в области рыболовства, которые устанавливают срок действия временного прекращения или ограничения приёма грузов для перевозок.

2. О временном прекращении или об ограничении приёма грузов для перевозок администрация морского порта немедленно уведомляет отправителей грузов при перевозках грузов в прямом смешанном или прямом водном сообщении и организации транспорта других видов.

## **ГЛАВА 2. ПОДАЧА СУДНА И ПОГРУЗКА ГРУЗА**

### **Статья 111. 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 судно экипажем, снабдить всем необходимым, привести трюмы и другие помещения судна, в которых перевозится груз, в состояние, обеспечивающее надлежащие прием, перевозку и сохранность груза.

2. Перевозчик не несёт 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 части первой настоящей статьи, ничтожно, если перевозка груза осуществляется на основании коносамента или коносамент выдаётся в соответствии с чартером и регулирует отношения между перевозчиком и не являющимся фрахтователем держателем коносамента.

### **Статья 112. Замена судна**

Если груз должен быть перевезён на определённом судне, то 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 113. 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. Если порт погрузки не указан фрахтователем или указан им несвоевременно, либо указан порт погрузки, не являющийся безопасным, то перевозчик вправе отказаться от исполнения договора морской перевозки груза и потребовать возмещения убытков.

### **Статья 114. 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 место, которого судно может достичь безопасно, где

может находиться, оставаясь на плаву, и из которого может выйти с грузом. Если фрахтователем указано место, непригодное для погрузки груза, или несколькими фрахтователями указаны разные места погрузки груза, перевозчик может подать судно в место погрузки, обычно используемое в данном порту.

Фрахтователь имеет право потребовать, чтобы судно было поставлено в другое место погрузки за его счёт.

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

### **Статья 115. Срок подачи судна**

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

### **Статья 116. 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 определённое время к погрузке груза. Указанное уведомление может быть подано только в том случае, когда судно находится в порту погрузки или в обычном для данного порта месте ожидания.

2. Время (день и час) подачи уведомления, указанного в части первой настоящей статьи, определяется соглашениями сторон, а в случае его отсутствия - обычаями данного порта.

3. Если судно не готово к погрузке груза в указанное в уведомлении время, то уведомление о готовности судна к погрузке груза считается не поданным и перевозчик обязан возместить фрахтователю понесенные им убытки.

## **Статья 117. Сталийное время**

1. Сталийное время определяется соглашением сторон, а если такого соглашения нет, - сроками, обычно принятыми в порту погрузки.

2. Сталийное время исчисляется в рабочих днях, часах и минутах, начиная со следующего дня после подачи уведомления перевозчиком фрахтователю или отправителю о готовности судна к грузовым операциям.

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 безопасной погрузке груза.

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

4. Если погрузка груза началась до начала исчисления сталийного времени, то фактически затраченное на погрузку груза время засчитывается в сталийное время.

5. Правила настоящей статьи применяются также при разгрузке груза в порту выгрузки.

## **Статья 118. Контрсталийное время**

1. Продолжительность контрсталийного времени определяется соглашениями сторон, а если такого соглашения нет, -срокaми, 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 объявленные праздничные и памятные дни, объявленное нерабочим в порту время, перерывы в погрузке груза, вызванные действиями непреодолимой силы или гидрометеорологических условий, создающих угрозу сохранности груза либо препятствующих безопасной погрузке



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

### **Статья 119. Плата за контрсталийное время (демередж)**

1. Демередж определяется соглашениями сторон, а если такого соглашения нет, - согласно ставкам, обычно принятым в соответствующем морском порту.

2. В случае отсутствия таких ставок демередж определяется расходами на содержание судна и членов его экипажа.

### **Статья 120. Вознаграждение за досрочное окончание погрузки груза**

Соглашением сторон может быть установлено вознаграждение фрахтователю за окончание погрузки груза до истечения сталийного времени (диспач). При отсутствии такого соглашения размер диспача исчисляется в размере одной второй платы за простой.

### **Статья 121. 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. Если для перевозки груза предоставлено все судно, то перевозчик не вправе отказаться от приема груза, доставленного до окончания сталийного или контрсталийного времени, при наличии соглашения о таком времени, хотя принятие груза и его укладка могут задержать судно свыше установленного срока.

3. Если для перевозки груза предоставлено не все судно, то 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 122. Возмещение убытков за задержку судна**

Фрахтователь за задержку судна сверх контрсталийного времени обязан возместить перевозчику убытки, если задержка судна произошла по причинам, не зависящим от перевозчика.

### **Статья 123. Применение правил, установленных статьями 118-120 и 122 настоящего Кодекса**

Правила, установленные статьями 118-120 и 122 настоящего Кодекса применяются при выгрузке груза в порту выгрузки.

### **Статья 124. Досрочное отправление судна в плавание по требованию фрахтователя**

Если фрахтователю предоставлено для перевозки груза все судно, то по требованию фрахтователя перевозчик обязан отправить судно в плавание, если даже на судно погружен не весь условленный груз. При этом перевозчик сохраняет право на получение полного фрахта.

### **Статья 125. Упаковка и маркировка груза**

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

2. Отправитель обязан надлежащим образом маркировать груз и представлять перевозчику необходимые сведения о нём. Если груз требует особого с ним обращения, то отправитель обязан информировать перевозчика о свойствах груза и порядке обращения с ним.

## **Статья 126. Замена груза**

Груз, род или вид которого определён в чартере, может быть заменён на груз другого рода или вида только с согласия перевозчика.

## **Статья 127. Палубный груз**

1. Перевозчик имеет право перевозить груз на палубе только в соответствии с соглашением между перевозчиком и отправителем либо обычаями делового оборота, не противоречащими законодательству Туркменистана.

2. Если между перевозчиком и отправителем было достигнуто соглашение о том, что груз должен или может перевозиться на палубе, то перевозчик обязан сделать указание о достижении такого соглашения в коносаменте или другом документе, подтверждающем договор морской перевозки груза. Если указание не было сделано, то перевозчик должен доказать, что соглашение о перевозке груза на палубе было заключено им с отправителем. Перевозчик не вправе ссылаться на такое соглашение в отношении третьего лица, которое добросовестно приобрело коносамент, в том числе в отношении получателя.

3. Если груз перевозился на палубе с нарушениями правил, установленных частью первой настоящей статьи, или в соответствии с частью второй настоящей статьи перевозчик не может ссылаться на соглашение о перевозке груза на палубе, то перевозчик несёт ответственность за утрату, повреждение груза или просрочку его доставки, вызванные исключительно перевозкой груза на палубе, несмотря на правила, установленные статьями 154 и 155 настоящего Кодекса.

Предел ответственности перевозчика определяется в соответствии с правилами, установленными статьями 158 или 160 настоящего Кодекса, в зависимости от обстоятельств.

4. Если имеется соглашение о перевозке груза в трюме, то перевозка груза на палубе рассматривается как действие (бездействие) перевозчика, влекущее за собой утрату им права на ограничение ответственности, установленной статьей 160 настоящего Кодекса.

### **Статья 128. Посторонний груз**

1. Если для перевозки груза предоставлено все судно, часть судна или определенные судовые помещения, то отправитель имеет право удаления постороннего груза с судна, части судна или из судовых помещений в порту отправления, а в случае предоставления для перевозки всего судна - в любом порту захода.

2. Если посторонний груз не был своевременно удален с судна, части судна или из судовых помещений, то фрахтователь имеет право потребовать соответствующего уменьшения фрахта и возмещения причиненных убытков.

### **Статья 129. Документы, касающиеся груза**

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

## **ГЛАВА 3. КОНОСАМЕНТ**

### **Статья 130. Выдача коносамента**

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

Коносамент составляется на основании подписанного отправителем документа, который должен содержать данные, указанные в пунктах 3-8 части первой статьи 132 настоящего Кодекса.

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

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

### **Статья 131. 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 указаний о его выдаче приказу отправителя или получателя, считается выданным приказу отправителя.

### **Статья 132. 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 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 быть уплачен им;

9) время и место выдачи коносамента;

10) число оригиналов коносамента, если их больше одного;

11) подпись перевозчика или действующего от его имени лица.

По соглашению сторон в коносамент могут быть включены и другие данные.

Коносамент, подписанный капитаном судна, считается подписанным от имени перевозчика.

2. После погрузки груза на борт судна перевозчик по требованию отправителя выдает ему бортовой коносамент, в котором в дополнение к данным, предусмотренным частью первой настоящей статьи, должно быть указано, что груз находится на борту определенного судна или судов, а также дата (даты) погрузки груза.

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

4. Если у отправителя есть требования к бортовому коносаменту, то перевозчик обязан удовлетворить их посредством добавления любого ранее выданного документа при условии, что дополненный таким образом документ включает в себя все данные, которые должны содержаться в бортовом коносаменте.

**Статья 133. Оговорки в коносаменте. Доказательная сила коносамента**

1. Если в коносаменте содержатся данные, касающиеся наименования груза, его основных марок, числа мест или предметов, массы или количества груза и в отношении которых перевозчик или выдающее коносамент от его имени лицо знают или имеют достаточные основания считать, что такие данные не соответствуют фактически принятому или погруженному грузу при выдаче бортового коносамента либо у перевозчика или другого такого лица не было разумной возможности проверить указанные данные, то 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. Если перевозчик или выдающее коносамент от его имени лицо не указывает в коносаменте внешнее состояние груза, то считается, что в коносаменте указано хорошее внешнее состояние груза.

3. За исключением данных, в отношении которых внесена оговорка, допустимая в соответствии с частью первой настоящей статьи, коносамент удостоверяет, если не доказано иное, приём 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 134. Множественность экземпляров коносамента**

Отправителю может быть выдано несколько экземпляров (оригиналов) коносамента по его желанию. В каждом из них отмечается число имеющихся оригиналов коносамента. После выдачи груза на основании первого из предъявленных оригиналов коносамента остальные его оригиналы утрачивают свою силу.

## **Статья 135. Передача коносамента**

Коносамент передается с соблюдением следующих правил:

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

### **Статья 136. Выдача иного документа вместо коносамента**

Отправитель имеет право потребовать от перевозчика выдачи вместо коносамента морской накладной или иного документа, подтверждающего приём груза для перевозки. К таким документам применяются правила, установленные настоящей главой, за исключением правил, касающихся коносамента как товарораспорядительного документа и установленных частью третьей статьи 132, статьями 131, 134, 135 и частью второй статьи 137 настоящего Кодекса.

### **Статья 137. Право распоряжения грузом**

1. Отправитель имеет право распоряжаться грузом до выдачи его получателю либо передачи такого права получателю или третьему лицу, о чём отправитель обязан уведомить перевозчика.

2. Отправитель имеет право потребовать обратную выдачу груза в месте отправления до отхода судна, его выдачу в промежуточном порту или выдачу груза 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 143 и 144 настоящего Кодекса.

## **ГЛАВА 4. ИСПОЛНЕНИЕ ДОГОВОРА МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА**



### **Статья 138. Обязанности перевозчика по погрузке, перевозке, разгрузке и обеспечению сохранности груза**

1. С момента приема груза до момента его выдачи перевозчик обязан осуществлять качественную погрузку, обработку, укладку, перевозку, хранение и выгрузку груза.

2. Если принятый для перевозки груз требует особого и осторожного обращения, указанного в договоре морской перевозки груза, перевозчик обязан обеспечить сохранность груза, следуя таким указаниям.

3. Соглашение сторон, противоречащее части первой настоящей статьи, ничтожно.

### **Статья 139. Опасный груз**

1. Если груз, легко воспламеняющийся, взрывчатый или опасный по своей природе, сдан под неправильным наименованием и при приёме груза перевозчик не мог посредством наружного осмотра удостовериться в его свойствах, такой груз может быть в любое время, в зависимости от обстоятельств, выгружен или обезврежен перевозчиком без возмещения отправителю убытков.

Отправитель несёт ответственность перед перевозчиком за убытки, причинённые ему в результате погрузки такого груза.

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

2. Если погруженный с ведома и согласия перевозчика груз, указанный в части первой настоящей статьи, станет опасным для судна, другого груза или находящихся на судне людей, перевозчик вправе, в зависимости от обстоятельств, выгрузить 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 140. Срок и маршрут перевозки груза**

Перевозчик обязан доставить груз в порт назначения в срок и маршрутом, которые установлены соглашением сторон. При отсутствии такого соглашения доставка груза должна быть произведена в срок, который разумно требовать от добросовестного перевозчика с учетом конкретных обстоятельств, и обычным маршрутом.

## **Статья 141. Случаи препятствия заходу судна в порт назначения**

1. Если вследствие запрещения соответствующих властей, стихийных явлений или иных причин, не зависящих от перевозчика, судно не может войти в порт назначения, то перевозчик обязан незамедлительно уведомить об этом отправителя или фрахтователя либо уполномоченное распоряжаться грузом лицо, когда такое лицо известно перевозчику.

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

3. Если для перевозки груза предоставлено не всё судно, то капитан судна должен выгрузить груз, который не может быть доставлен в порт назначения, в другом порту в соответствии с распоряжением отправителя или фрахтователя либо лица, уполномоченного распоряжаться грузом. При неполучении такого распоряжения в течение трёх суток с момента отправки уведомления перевозчиком капитан судна имеет право выгрузить груз в одном из ближайших портов по своему

усмотрению и обязан сообщить об этом отправителю или фрахтователю либо управомоченному распоряжаться грузом лицу. Капитан судна вправе поступить так и в случае, если полученное им распоряжение нельзя выполнить без причинения ущерба владельцам других находящихся на судне грузов.

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

## **ГЛАВА 5. ПРЕКРАЩЕНИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ПО ДОГОВОРУ МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА**

### **Статья 142. Отказ перевозчика от исполнения договора морской перевозки груза**

1. Если стоимость погруженного груза не покрывает фрахт и другие расходы перевозчика на груз, а отправитель или фрахтователь не внёс полностью фрахт перед отправлением судна и не предоставил дополнительное обеспечение, то перевозчик имеет право отказаться до выхода судна в рейс от исполнения договора морской перевозки груза. В этом случае отправитель или фрахтователь должен выплатить перевозчику одну вторую полного фрахта, а при наличии простоя - плату за простой и возместить другие расходы перевозчика, произведённые за счёт груза.

2. Выгрузка груза осуществляется за счёт отправителя или фрахтователя.

### **Статья 143. Отказ отправителя или фрахтователя от исполнения договора морской перевозки груза**

1. Если для перевозки груза предоставлено все судно, то отправитель или фрахтователь имеет право отказаться от

исполнения договора морской перевозки груза при условии уплаты:

1) одной второй полного фрахта, при наличии простоя - платы за простой, произведенных перевозчиком за счёт груза и не включённых в сумму фрахта расходов, если отказ отправителя или фрахтователя наступил до истечения сталийного либо 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 пункте 1 настоящей части, если отказ отправителя или фрахтователя наступил после одного из моментов, указанных в пункте 1 настоящей части, и договор морской перевозки груза заключен на один рейс;

3) полного фрахта за первый рейс, других сумм, указанных в пункте 1 настоящей части, и одной второй фрахта за остальные рейсы, если отказ отправителя или фрахтователя наступил после одного из моментов, указанных в пункте 1 настоящей части и договор морской перевозки груза заключён 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 может задержать судно более установленного срока.

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

2. Если для перевозки груза предоставлено не все судно, то отправитель или фрахтователь имеет право отказаться от исполнения договора морской перевозки груза при условии уплаты полного фрахта, при наличии простоя - платы за простой, возмещения расходов, произведенных перевозчиком за счёт груза и не включённых 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 причинён ущерб перевозчику и другому отправителю или фрахтователю.

#### **Статья 144. Отказ от исполнения договора морской перевозки груза каждой из сторон**

1. Каждая из сторон договора морской перевозки груза имеет право отказаться от его исполнения без возмещения другой стороне убытков, если до отхода судна от места погрузки произошли следующие обстоятельства:

1) военные и иные действия, создающие угрозу захвата судна или груза, жизни находящихся на судне людей;

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 при чрезвычайных обстоятельствах;

5) запрещение соответствующими властями вывоза груза, предназначенного для перевозки, из места отправления или ввоза груза в место назначения.

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

При наступлении обстоятельств, предусмотренных настоящей частью, перевозчик не несёт расходов на выгрузку груза.

2. Каждая из сторон договора морской перевозки груза вправе отказаться от его исполнения вследствие наступления любого из обстоятельств, предусмотренных частью первой 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 пройденному расстоянию.

## **Статья 145. Прекращение обязательств по договору морской перевозки груза в связи с невозможностью его исполнения**

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

- 1) судно погибнет или будет насильственно захвачено;
- 2) судно будет признано непригодным к плаванию;
- 3) погибнет груз, индивидуально определенный;
- 4) погибнет груз, определенный родовыми признаками, после сдачи его отправителем для погрузки, и отправитель не успеет сдать другой груз для погрузки.

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

## **ГЛАВА 6. ВЫГРУЗКА И ВЫДАЧА ГРУЗА**

### **Статья 146. Лицо, имеющее право на получение груза**

1. Груз, перевозимый на основании коносамента, выдается перевозчиком в порту выгрузки по предъявлении оригинала коносамента:

- 1) именного коносамента - получателю, который указан в коносаменте, или лицу, которому коносамент передан по именной передаточной надписи или в иной форме в соответствии с правилами, установленными для уступки требования;
- 2) ордерного коносамента - лицу, по приказу которого составлен коносамент, при наличии в коносаменте передаточных надписей лицу, указанному в последней из

непрерывного ряда передаточных надписей, или предъявителю коносамента с последней бланковой надписью;

3) коносамента на предъявителя - предъявителю коносамента.

2. Если перевозка груза осуществляется на основании морской накладной или на основании другого документа, подобного ей, перевозчик имеет право выдать груз получателю, указанному в таком документе, или получателю, указанному отправителем.

## **Статья 147. Сдача груза на хранение**

1. Если для перевозки груза предоставлена часть судна и в порту выгрузки получатель не востребовал груз или отказался от него, либо так задержал его прием, что груз не мог быть разгружен в установленный срок, то перевозчик имеет право сдать груз на хранение на склад или в иное надлежащее место за счет и на риск лица, уполномоченного распоряжаться грузом, с уведомлением об этом отправителя или фрахтователя, а также получателя, когда он известен перевозчику.

2. Если для перевозки груза предоставляется все судно, то разгрузка и сдача груза на хранение осуществляются перевозчиком по истечении стакийного и контрстайкийного времени и при условии, если в течение стакийного и контрстайкийного времени не поступило иное распоряжение отправителя или фрахтователя либо лица, уполномоченного распоряжаться грузом. Время, затраченное перевозчиком на сдачу груза на хранение, считается простоем.

3. Если в течение двух месяцев со дня прибытия судна в порт выгрузки груза сданный на хранение груз не будет востребован и отправитель или фрахтователь либо лицо, уполномоченное распоряжаться грузом, не уплатит перевозчику все причитающиеся за данную перевозку этого груза платежи, то перевозчик имеет право продать груз в порядке, установленном законодательством Туркменистана.

4. Невостребованный скоропортящийся груз, а также груз, расходы на хранение которого превышают его стоимость,

может быть продан перевозчиком до истечения двухмесячного срока, но не ранее срока доставки груза.

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

6. Если сумма, вырученная от продажи груза, недостаточна для покрытия причитающихся перевозчику платежей и расходов на хранение и продажу груза, то перевозчик имеет право взыскать недополученную им сумму с отправителя или фрахтователя.

### **Статья 148. Платежи при выдаче груза получателю. Право на удержание груза**

1. Получатель, когда ему выдается груз, обязан возместить расходы, сделанные перевозчиком за счет груза, оплатить простой судна в порту выгрузки, а также уплатить фрахт и внести плату за простой судна в порту погрузки, если об этом указано в коносаменте или другом документе, на основании которого 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 части первой настоящей статьи.

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

3. Если груз выдан получателю, то перевозчик утрачивает право требовать от отправителя или фрахтователя суммы, не уплаченные получателем, кроме случая, когда перевозчик не мог осуществить право удержания груза по не зависящим от него обстоятельствам.

4. Требования перевозчика, удерживающего груз, удовлетворяются за счёт его стоимости в объеме и порядке, установленных законодательством Туркменистана.



5. Вырученная от продажи груза сумма за вычетом причитающихся перевозчику сумм в соответствии с частью первой настоящей статьи и связанных с продажей груза разумных расходов перевозчиком передается получателю.

6. Если сумма, вырученная от продажи груза, недостаточна для уплаты причитающихся перевозчику сумм в соответствии с частью первой настоящей статьи, то перевозчик имеет право взыскать недополученную им сумму с отправителя или фрахтователя.

### **Статья 149. Осмотр груза или проверка состояния груза**

При фактической или предполагаемой полной или частичной утрате груза либо его повреждении получатель и перевозчик обязаны предоставлять друг другу возможность проводить осмотр груза или проверку его состояния до выдачи груза получателю. Возникшие при этом расходы несёт тот, кто потребовал данного осмотра или проверки. Если в результате проведённого по требованию получателя осмотра груза или проверки его состояния установлены утрата или повреждение груза, ответственность за которые несёт перевозчик, расходы за осмотр груза или проверку его состояния возмещаются перевозчиком.

### **Статья 150. Заявление об утрате или повреждении груза**

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

2. Если утрата или повреждение груза не могли быть установлены при обычном способе его приёмки, то заявление

перевозчику может быть сделано получателем в течение трёх дней после выдачи груза.

3. Получатель имеет право не делать заявления, указанного в части первой настоящей статьи, если совместно с перевозчиком он осмотрел груз или проверил его состояние во время выдачи груза.

*(В редакции Закона Туркменистана от 1 марта 2014 г. – Ведомости Меджлиса Туркменистана, 2014 г., № 1, ст.49).*

## **ГЛАВА 7. ФРАХТ**

### **Статья 151. 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 этих данных в коносамент допускается перевод платежей на получателя.

### **Статья 152. Размер фрахта**

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

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

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

4. Если размер фрахта за перевозку действительно погруженного груза меньше, чем фрахт за перевозку груза, предусмотренного договором морской перевозки груза, уплачивается фрахт, предусмотренный договором морской перевозки груза.

### **Статья 153. Фрахт за груз, утраченный при его перевозке**

1. За груз, утраченный при его перевозке, фрахт не взимается, и если он уплачен вперёд, возвращается. Если утраченный груз будет спасен, перевозчик имеет право на фрахт в размере, пропорциональном фактически пройденному судном расстоянию.

При исчислении фрахта за фактически пройденное судном расстояние учитывается соотношение части пути, пройденного судном с грузом, с протяженностью всего пути, обусловленного рейса судна, а также соотношение расходов, затрат времени и труда, опасностей, которые связаны с расстоянием, пройденным судном с грузом, и тех, которые обычно приходится на оставшуюся часть пути.

2. Фрахт уплачивается полностью, если груз погиб или был поврежден вследствие его естественных свойств (порча, гниение и т.д.) или от обстоятельств, зависящих от отправителя.

## **ГЛАВА 8. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА, ОТПРАВИТЕЛЯ И ФРАХТОВАТЕЛЯ**

### **Статья 154. Ответственность перевозчика**

1. Перевозчик несёт ответственность за утрату или повреждение груза, принятого к перевозке, а также за просрочку его доставки в порт назначения с момента принятия груза для перевозки до момента его выдачи.

2. Перевозчик признается просрочившим доставку груза, если груз не выдан в порту выгрузки, предусмотренном договором морской перевозки груза, в срок, определённый соглашением сторон, а при отсутствии такого соглашения - в обычно необходимый для перевозки срок с учётом обстоятельств, которые связаны с определением времени для соединения частей груза воедино при его погрузке по частям, если нарушен срок, который должен был соблюсти предусмотрительный перевозчик в обычных условиях.

3. Если груз не выдан в порту выгрузки лицу, правомочному на получение груза, в течение тридцати календарных дней по истечении согласованного срока выдачи груза или, если такой срок не был оговорен, - по истечении шестидесяти дней после получения груза перевозчиком, то лицо, имеющее право заявить требование к перевозчику в связи с утратой груза, может считать груз утраченным.

4. Перевозчик не несёт ответственность за утрату или повреждение перевозимого груза, а также за просрочку его доставки, если докажет, что утрата или повреждение перевозимого груза или просрочка его доставки произошли вследствие:

- 1) действия непреодолимой силы;
- 2) опасностей или случайностей на море и в других судоходных водах;
- 3) любых мер по спасанию людей на море или разумных мер по спасанию имущества на море;
- 4) пожара, возникшего не по вине перевозчика;
- 5) военных действий;
- 6) действий или распоряжений соответствующих государственных органов (задержания, ареста, карантина и других);
- 7) действия (бездействия) отправителя или получателя;
- 8) скрытых недостатков груза, его свойств или естественной убыли;
- 9) скрытых недостатков тары, упаковки груза или контейнеров;
- 10) недостаточности или неясности маркировки груза;
- 11) непредвиденных обстоятельств, вызвавших приостановление либо ограничение работы морского порта полностью или частично;
- 12) иных обстоятельств, возникших не по вине перевозчика, его работников, агентов, других доверенных лиц.

### **Статья 155. Навигационная ошибка**

Перевозчик не несёт ответственность за утрату или повреждение груза, принятого для перевозки, либо за

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

### **Статья 156. Освобождение перевозчика от ответственности при наличии признаков, свидетельствующих о сохранности груза**

Перевозчик не несёт ответственность за утрату или повреждение перевозимого груза, прибывшего в порт назначения, определенный договором морской перевозки груза, в исправных судовых помещениях с исправными пломбами отправителя, доставленного в исправной таре или контейнере без следов вскрытия в пути, а также перевозившегося в сопровождении представителя отправителя или получателя, если получатель не приведёт доказательства, что утрата или повреждение перевозимого груза произошли по вине перевозчика, его агентов или работников.

### **Статья 157. Размер ответственности перевозчика за утрату или повреждение груза**

1. Ответственность, которую перевозчик несёт за утрату или повреждение принятого для перевозки груза, исчисляется 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.

Кроме возмещения установленного ущерба в связи с утратой или повреждением груза, перевозчик возвращает

отправителю (получателю) фрахт, полученный за перевозку утраченного или поврежденного груза, если он не входит в стоимость груза.

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

Стоимость груза, принятого к перевозке, определяется исходя из цены на товарной бирже 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.

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 158. Ограничение ответственности перевозчика**

1. Если род и вид, а также стоимость груза не были объявлены отправителем до погрузки груза и не были внесены в коносамент, размер ответственности 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 частей первой и второй настоящей статьи, не может превышать предел ответственности, который был бы установлен в соответствии с частью первой настоящей статьи

за полную утрату груза, в отношении которого возникла такая ответственность.

4. 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 своим соглашением могут установить пределы ответственности, превышающие установленные частями первой-третьей настоящей статьи.

## **Статья 159. Требования к перевозчику, его работникам и агентам**

1. Правила об ответственности перевозчика и правила об ограничении её, установленные статьями 154 и 158 настоящего Кодекса, применяются к любому требованию к перевозчику в связи с утратой или повреждением принятого для перевозки груза либо просрочкой его доставки, на которую распространяется договор морской перевозки груза, независимо от того, вытекают требования из договора или обстоятельств вследствие причинения вреда.

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

3. За исключением случая, предусмотренного статьей 160 настоящего Кодекса, суммы, которые могут быть взысканы с перевозчика, его работников и агентов, не должны превышать в совокупности пределы ответственности, предусмотренные статьей 158 настоящего Кодекса.

## **Статья 160. Утрата права на ограничение ответственности**

1. Перевозчик не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное статьей 158 настоящего Кодекса, если доказано, что утрата или повреждение принятого для перевозки груза либо просрочка доставки явились результатом его собственного действия (бездействия), совершённого умышленно или по грубой неосторожности.

2. Работник и агент перевозчика не имеют права на ограничение ответственности, предусмотренное частью второй статьи 159 настоящего Кодекса, если доказано, что утрата или повреждение принятого для перевозки груза либо просрочка доставки явились результатом их собственных действий (бездействия), совершенных умышленно или по грубой неосторожности.

## **Статья 161. Ответственность фактического перевозчика**

1. Если осуществление перевозки груза (части груза) поручено фактическому перевозчику, если даже это допустимо условиями договора морской перевозки груза, то перевозчик тем не менее несёт ответственность за всю перевозку груза в соответствии с правилами, установленными настоящей главой. В отношении перевозки груза, осуществленной фактическим перевозчиком, перевозчик несёт ответственность за действия (бездействие) фактического перевозчика, его работников и агентов, действовавших в пределах своих обязанностей (полномочий).

2. В соответствии с соглашением между перевозчиком и фактическим перевозчиком правила об ответственности перевозчика, установленные настоящей главой, применяются также к ответственности фактического перевозчика за осуществленную им перевозку груза.

Правила, установленные частями второй и третьей статьи 159 и частью второй статьи 160 настоящего Кодекса, применяются в случае достижения соглашения,



предусмотренного абзацем первым настоящей части, также при предъявлении требования к работнику или агенту фактического перевозчика.

3. Любое соглашение, в соответствии с которым перевозчик принимает на себя обязательства, не установленные правилами настоящего раздела, или отказывается от прав, предусмотренных правилами настоящего раздела, распространяется на фактического перевозчика, если он дал на это согласие в письменной форме. Независимо от того, имеется такое согласие фактического перевозчика или не имеется, перевозчик остается связанным обязательствами или отказом от прав, вытекающими из такого соглашения.

4. Если ответственность несут перевозчик и фактический перевозчик, их ответственность является солидарной.

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

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

## **Статья 162. Сквозная перевозка груза**

1. Если перевозчик выдаёт сквозной коносамент, которым предусматривается, что часть перевозки груза должна осуществляться другим лицом, а не перевозчиком, сквозным коносаментом может быть предусмотрено, что перевозчик не несёт 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, осуществлявшее часть перевозки груза, несёт ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки груза либо просрочку его доставки, вызванные обстоятельствами, имевшими место в то время, когда груз находился в его ведении, в соответствии с правилами, установленными настоящей главой об ответственности перевозчика.

### **Статья 163. Соглашение об освобождении перевозчика от ответственности или уменьшении пределов его ответственности**

1. Если перевозка груза осуществляется на основании коносамента или коносамента, выданного 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 правилами, установленными настоящей главой, ничтожно.

2. Независимо от правил, установленных частью первой настоящей статьи, перевозчик вправе заключать соглашения об освобождении его от ответственности или уменьшении пределов его ответственности, предусмотренных правилами, установленными настоящей главой:

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 пунктом, применяются к перевозке определенного груза, если вид и род груза, его состояние, сроки перевозки груза, а также условия, при которых должна осуществляться перевозка груза, оправдывают заключение особого соглашения.

## **Статья 164. Ответственность отправителя и фрахователя**

Отправитель и фрахователь несут ответственность за убытки, причиненные перевозчику, если не докажут, что убытки причинены не по их вине, а также не по вине лиц, за действия (бездействие) которых они отвечают.

## **РАЗДЕЛ X. ДОГОВОР МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРА**

### **Статья 165. Определение договора морской перевозки пассажира**

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 пассажиру или лицу, уполномоченному получить багаж, а пассажир обязуется уплатить установленную за проезд плату, при сдаче багажа - плату за провоз багажа.

### **Статья 166. Применение правил, установленных настоящим разделом**

Правила, установленные настоящим разделом, применяются, если иное не установлено соглашением сторон. В случаях, прямо указанных в настоящем разделе, соглашение сторон, не соответствующее правилам, установленным настоящим разделом, ничтожно.

### **Статья 167. Перевозочные документы**

Билет, купленный пассажиром, является документом, удостоверяющим заключение договора морской перевозки пассажира, а багажная квитанция - сдачу пассажиром багажа.

### **Статья 168. Багаж и каютный багаж**

1. Пассажир имеет право провезти в пункт назначения багаж и каютный багаж.

2. Багажом является любой предмет или любая автомашина, перевозка которых осуществляется договором морской перевозки пассажира, за исключением предмета или автомашины, перевозка которых осуществляется по договору морской перевозки груза, либо животных.

3. 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 170 и частями второй-пятой статьи 177 настоящего Кодекса.

### **Статья 169. Плата за проезд пассажира и плата за провоз его багажа**

1. Стороны своим соглашением определяют плату за проезд пассажира и за провоз его багажа.

2. Плата за проезд пассажира и за провоз его багажа транспортом общего пользования определяется тарифами, утвержденными в порядке, установленном законодательством Туркменистана.

3. Пассажир имеет право в пределах установленной нормы перевозить с собой бесплатно каютный багаж, сдавать к перевозке багаж за определенную плату, а также на льготы по оплате проезда в соответствии с законодательством Туркменистана.

### **Статья 170. Периоды перевозки пассажира**

Перевозка пассажира включает в себя следующие периоды:

1) 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 доставки включена в стоимость билета или если перевозчик предоставил в распоряжение пассажира судно вспомогательной перевозки. 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 нём;

2) в отношении каютного багажа - также период, в течение которого пассажир находится на морском вокзале, причале или в любом ином портовом сооружении либо на нём, если этот багаж принят перевозчиком, его работником или агентом и не выдан пассажиру;

3) 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 пассажиру перевозчиком, его работником или агентом.

### **Статья 171. Отказ пассажира от договора морской перевозки пассажира**

1. Пассажир имеет право отказаться от договора морской перевозки пассажира до отхода судна, а также после начала рейса в любом порту, в который зайдёт судно для посадки и высадки пассажиров.

2. Если пассажир отказался от договора морской перевозки пассажира не позднее срока, установленного правилами морской перевозки пассажиров, утверждёнными Уполномоченным органом в области водного транспорта, либо не явился к отходу судна вследствие болезни либо до отхода судна отказался от договора морской перевозки пассажира вследствие болезни или по причинам, зависящим от перевозчика, пассажиру возвращается уплаченная им плата за проезд и провоз багажа в соответствии с правилами, утверждёнными Уполномоченным органом в области водного транспорта.

### **Статья 172. Отказ перевозчика от договора морской перевозки пассажира**

1. Перевозчик имеет право отказаться от исполнения договора морской перевозки пассажира при наступлении следующих не зависящих от него обстоятельств:

- 1) военные или иные действия (бездействие), 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) если судно признано непригодным к плаванию;
- 7) иных обстоятельств, предусмотренных законодательством Туркменистана.

2. Если перевозчик отказался от исполнения договора морской перевозки пассажира до отхода судна, он обязан возратить пассажиру всю плату за провоз пассажира и его багажа, после начала рейса - их часть в размере, пропорциональном расстоянию, на которое не была осуществлена перевозка пассажира.

3. Перевозчик, отказавшийся от исполнения договора морской перевозки пассажира при наступлении обстоятельств, предусмотренных настоящей статьёй, обязан за свой счёт доставить пассажира по его требованию в пункт отправления или возместить пассажиру реально понесённые им расходы.

### **Статья 173. Изменение договора морской перевозки пассажира**

1. Перевозчик имеет право задержать отход судна, изменить маршрут перевозки пассажира, место посадки и (или) высадки пассажира, если такие действия необходимы при наступлении чрезвычайных ситуаций различного характера в пункте отправления, пункте назначения или во время рейса по маршруту перевозки пассажира, при других обстоятельствах, не зависящих от перевозчика.

В случаях, указанных в настоящей части, перевозчик обязан за свой счёт доставить пассажира по его требованию в

пункт отправления или возместить пассажиру реально понесённые им расходы.

2. Правила, установленные частью первой настоящей статьи, не затрагивают права пассажира отказаться от договора морской перевозки пассажира.

## **Статья 174. Ответственность перевозчика**

1. Перевозчик несёт ответственность, установленную законодательством Туркменистана, за смерть пассажира и повреждение его здоровья, а также за утрату или повреждение багажа пассажира, 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 или повреждение багажа пассажира включает в себя ущерб, причинённый тем, что багаж не выдан пассажиру в установленный срок после прибытия судна, на котором багаж перевозился или должен был перевозиться.

2. Обязанность доказывания того, что происшествие, в результате которого нанесён ущерб пассажиру, произошло во время перевозки пассажира и его багажа, а также размера причинённого ущерба лежит на истце.

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 175. 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 такие ценности не были сданы на хранение перевозчику, который согласился сохранять их в целости. За сданные на хранение ценности перевозчик несёт ответственность в соответствии с законодательством Туркменистана не выше предела, предусмотренного частью четвертой статьи 177 настоящего Кодекса, если в соответствии со статьей 178 не согласован более высокий предел ответственности.

## **Статья 176. Умысел или грубая неосторожность пассажира**

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 или повреждению багажа пассажира, то перевозчик может быть освобожден от ответственности полностью или частично.

## **Статья 177. Пределы ответственности перевозчика**

1. Ответственность перевозчика за вред, причинённый жизни или здоровью пассажира, не должна превышать 175 тысяч расчетных единиц в отношении перевозки в целом. 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 частях второй и третьей 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 повреждения иного багажа. При этом указанные суммы должны вычитаться из суммы ущерба, причинённого 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 частями первой-пятой настоящей статьи.

### **Статья 178. Повышение пределов ответственности перевозчика**

Перевозчик и пассажир могут своим соглашением в письменной форме установить более высокие пределы ответственности перевозчика, чем те, которые предусмотрены частями первой-пятой статьи 177 настоящего Кодекса.

### **Статья 179. Применение пределов ответственности перевозчика**

1. Если к работнику или агенту перевозчика либо фактического перевозчика предъявлено требование возмещения ущерба в соответствии с правилами, установленными настоящим разделом, то 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 настоящим разделом.

2. Пределы ответственности перевозчика, предусмотренные частями первой-пятой статьи 177 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 настоящим разделом, 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. Если работник или агент перевозчика либо фактического перевозчика вправе в соответствии с частью первой настоящей статьи воспользоваться пределами ответственности перевозчика, предусмотренными частями первой-пятой статьи 177 настоящего Кодекса, совокупность сумм, подлежащих возмещению перевозчиком либо в соответствующем случае - фактическим перевозчиком, работником или агентом перевозчика либо фактического перевозчика, не должна превышать указанных пределов.

## **Статья 180. Утрата права на ограничение ответственности**

1. Перевозчик не вправе воспользоваться пределами ответственности перевозчика, предусмотренными частями первой-пятой статьи 177 и статьей 178 настоящего Кодекса, если доказано, что ущерб, причиненный пассажиру, явился результатом его собственного действия (бездействия), совершённого умышленно или по грубой неосторожности.

2. Работник и агент перевозчика или фактического перевозчика не вправе воспользоваться пределами ответственности перевозчика, предусмотренными частями первой-пятой статьи 177 и статьей 178 настоящего Кодекса в отношении перевозчика, если доказано, что ущерб, причинённый пассажиру, явился результатом их собственных действий (бездействия), совершённых умышленно или по грубой неосторожности.

### **Статья 181. Ответственность перевозчика за задержку отправления судна или прибытие судна с опозданием**

В случае задержки отправления судна, перевозящего пассажира, или если судно прибыло 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 в пункт назначения произошли вследствие обстоятельств, не зависящих от перевозчика.

### **Статья 182. Заявление об утрате или повреждении багажа**

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

1) явного повреждения каютного багажа - до или в момент высадки пассажира, явного повреждения иного багажа - до или в момент его выдачи;

2) утраты или повреждения 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. Если пассажир не выполнил требование, предусмотренное настоящей статьей, то предполагается, что пассажир получил свой багаж неповрежденным, если не доказано иное.

3. Заявления пассажира в письменной форме не требуется, если багаж осмотрен или состояние его проверено перевозчиком совместно с пассажиром в момент получения багажа.

### **Статья 183. Соглашение об освобождении перевозчика от ответственности или уменьшении пределов его ответственности**

Соглашение, заключенное до возникновения происшествия, явившегося причиной смерти пассажира или нанесения вреда его здоровью либо утраты или повреждения его багажа, об освобождении перевозчика от ответственности или установлении меньших пределов ответственности, которые предусмотрены правилами, установленными настоящим разделом, за исключением случая, предусмотренного частью пятой статьи 177 настоящего Кодекса, либо о перенесении обязанности доказывания, лежащей на перевозчике, ничтожно.

### **Статья 184. Неполучение багажа пассажиром по не зависящим от перевозчика причинам**

1. Если пассажир не получил свой багаж по не зависящим от перевозчика причинам, последний вправе сдать его в морской порт, куда пассажир прибыл в соответствии с купленным билетом.

2. Порядок распоряжения таким багажом и сроки его хранения устанавливает Уполномоченный орган в области водного транспорта.

### **Статья 185. Фактический перевозчик**

1. Если перевозку пассажира или часть перевозки поручено осуществлять фактическому перевозчику, перевозчик тем не менее несет ответственность в соответствии с правилами, установленными настоящим разделом, за всю перевозку пассажира. При этом фактический перевозчик несёт обязанность и имеет права, предусмотренные правилами,

установленными настоящим разделом, в отношении осуществляемой им самой части перевозки пассажира.

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

3. Любые дополнительные обязанности, не возложенные на него правилами, установленными настоящим разделом, а также отказ фактического перевозчика от прав, предоставленных такими правилами, имеют силу для фактического перевозчика только при наличии его согласия на это в письменной форме.

4. Если ответственность несут перевозчик и фактический перевозчик, их ответственность является солидарной.

5. Правила, установленные настоящим разделом, не затрагивают право регресса перевозчика и фактического перевозчика друг к другу.

## **Статья 186. Расписание перевозки пассажиров**

Расписание перевозки пассажиров пассажирским судном и порядок его изменения составляется перевозчиком в соответствии с правилами перевозок, установленными Уполномоченным органом в области водного транспорта.

## **Статья 187. Сфера применения правил, установленных настоящим разделом**

1. Правила, установленные настоящим разделом об ответственности перевозчика за вред, причинённый 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 Туркменистана.

2. Если перевозчик и пассажир являются организациями или гражданами Туркменистана, ответственность перевозчика за вред, причинённый жизни или здоровью пассажира,

определяется в соответствии с нормами гражданского законодательства Туркменистана.

3. Правила, установленные настоящим разделом 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 нормами гражданского законодательства Туркменистана.

## **РАЗДЕЛ XI. ДОГОВОР ФРАХТОВАНИЯ СУДНА НА ВРЕМЯ (ТАЙМ-ЧАРТЕР)**

### **Статья 188. Содержание и форма тайм-чартера**

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

2. Тайм-чартер заключается в письменной форме.

### **Статья 189. Договор субфрахтования судна на время (субтайм-чартер)**

1. Если тайм-чартером не предусмотрено иное, фрахтователь в пределах предоставленных тайм-чартером прав может заключать от своего имени субтайм-чартер на весь срок действия тайм-чартера или часть такого срока.

Заключение субтайм-чартера не освобождает фрахтователя от исполнения им тайм-чартера, заключённого с судовладельцем.

2. К субтайм-чартеру применяются правила, установленные настоящим разделом.

### **Статья 190. 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 надлежащему оснащению судна и его укомплектованию экипажем.

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

3. Судовладелец в течение срока действия тайм-чартера обязан также поддерживать судно в мореходном состоянии, оплачивать расходы на страхование судна и своей ответственности, а также на содержание членов экипажа судна.

## **Статья 191. Обязанности фрахтователя по эксплуатации судна и его возврату**

1. Фрахтователь обязан пользоваться судном и услугами членов его экипажа в соответствии с целями и условиями их предоставления, определёнными тайм-чартером.

Фрахтователь оплачивает расходы и сборы, связанные с коммерческой эксплуатацией судна.

Доходы, полученные в результате пользования зафрахтованным судном и услугами членов его экипажа, являются собственностью фрахтователя, за исключением доходов, полученных от спасания, которые в соответствии со статьёй 197 настоящего Кодекса распределяются между судовладельцем и фрахтователем.

2. По окончании срока действия тайм-чартера фрахтователь обязан вернуть судно судовладельцу в том состоянии, в каком оно было им получено, 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 192. Ответственность фрахователя перед грузовладельцем**

Если судно предоставлено фрахователю для перевозки груза, он имеет право от своего имени заключать договоры перевозки груза, подписывать чартеры, выдавать коносаменты, морские накладные и иные перевозочные документы. При этом фрахователь несёт ответственность перед грузовладельцем в соответствии с правилами, установленными статьями 154-164 настоящего Кодекса.

## **Статья 193. Подчинённость 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. Распоряжения фрахователя относительно коммерческой эксплуатации судна обязательны для капитана судна и других членов экипажа.

## **Статья 194. Освобождение фрахователя от ответственности за убытки, причинённые спасанием, гибелью или повреждением судна**

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

## **Статья 195. Уплата фрахта**

1. Фрахтователь уплачивает судовладельцу фрахт в порядке и сроки, предусмотренные тайм-чартером. Фрахтователь освобождается от уплаты фрахта и расходов на



судно за всё время, в течение которого судно было непригодно к эксплуатации из-за немореходного состояния.

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

2. Если фрахтователем допущена просрочка уплаты фрахта свыше четырнадцати календарных дней, судовладелец имеет право без предупреждения изъять судно у фрахтователя и взыскать с него причинённые просрочкой убытки.

### **Статья 196. 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 197. Вознаграждение за оказание услуг по спасанию**

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

### **Статья 198. Применение правил, установленных настоящим разделом**

Правила, установленные настоящим разделом, применяются, если соглашением сторон не установлено иное.

## **РАЗДЕЛ XII. ДОГОВОР ФРАХТОВАНИЯ СУДНА БЕЗ ЭКИПАЖА (БЕРБОУТ-ЧАРТЕР)**

### **Статья 199. Содержание и форма бербоут-чартера**

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

2. Бербоут-чартер заключается в письменной форме.

## **Статья 200. 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 в течение срока действия бербоут-чартера обязан также поддерживать судно в мореходном состоянии, вместе с тем устранение скрытых недостатков судна является обязанностью судовладельца.

## **Статья 201. Комплектование экипажа судна**

1. Фрахтователь осуществляет комплектование экипажа судна.

2. Фрахтователь имеет право 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 49 настоящего Кодекса.

3. Независимо от способа комплектования экипажа судна капитан судна и другие члены экипажа судна обязаны подчиняться фрахтователю.

## **Статья 202. Обязанности фрахтователя по эксплуатации судна и его возврату**

1. Фрахтователь осуществляет эксплуатацию судна согласно условиям бербоут-чартера и несёт 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 вернуть судно судовладельцу в том состоянии, в каком оно было им получено, с учётом нормального износа судна.

### **Статья 203. Ответственность фрахтователя перед третьими лицами**

Фрахтователь несёт ответственность перед третьими лицами по любым их требованиям, возникающим в связи с эксплуатацией судна, кроме требований возмещения ущерба от загрязнения с судов нефтью и ущерба в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ.

### **Статья 204. Убытки, причиненные спасанием, гибелью или повреждением судна**

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

### **Статья 205. Уплата фрахта судовладельцу**

1. Фрахтователь уплачивает судовладельцу фрахт за месяц вперёд по согласованной сторонами ставке.

Фрахтователь освобождается от уплаты фрахта и расходов на судно за все 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 206 настоящего Кодекса, и взыскать с фрахтователя причинённые 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 206. Недопустимость изъятия судна у фрахтователя**

По бербоут-чартеру с условием выкупа судна в соответствии со статьей 207 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 причинённые просрочкой убытки.

### **Статья 207. 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 произвёл последнюю уплату фрахта в соответствии с частью первой статьи 205 настоящего Кодекса.

### **Статья 208. Ответственность за недостатки выкупленного судна**

Судовладелец несёт 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.

## **Статья 209. Договор субфрахтования (суббербоут-чартер)**

1. Фрахтователь в пределах предоставленных бербоут-чартером прав имеет право заключить от своего имени договоры фрахтования судна без экипажа с третьими лицами на весь срок действия бербоут-чартера или на часть данного срока (суббербоут-чартер), если бербоут-чартером не предусмотрено иное.

2. Заключение суббербоут-чартера не освобождает фрахтователя от исполнения им бербоут-чартера, заключенного с фрахтовщиком.

## **Статья 210. Применение правил, установленных настоящим разделом**

1. Правила, установленные настоящим разделом, применяются, если соглашением сторон не установлено иное.

2. Правила настоящего раздела применяются также к суббербоут-чартеру.

## **РАЗДЕЛ XIII. ДОГОВОР БУКСИРОВКИ**

### **Статья 211. Договор буксировки и его формы**

1. По договору буксировки владелец одного судна обязуется за вознаграждение буксировать другое судно или иной плавучий объект на определённое 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).

2. Договор морской буксировки заключается в письменной форме.

3. 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 212. 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, обязаны также проявлять заботу о безопасном плавании буксирного каравана.

## **Статья 213. Ответственность при морской буксировке**

1. Морская буксировка осуществляется под управлением капитана буксирующего судна.

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

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

## **Статья 214. Ответственность при портовой буксировке**

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

Ответственность за ущерб, причинённый при портовой буксировке буксирующему судну либо находящимся на нём людям или имуществу, несёт владелец буксируемого судна или иного плавучего объекта, если не докажет, что ущерб причинён 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, причинённый при портовой буксировке буксирующему судну или иному плавучему объекту либо находящимся на них людям или имуществу, несёт владелец буксирующего судна, если не докажет, что ущерб причинён не по его вине.

### **Статья 215. Буксировка в ледовых условиях**

Владелец буксирующего судна не несёт ответственность за ущерб, причиненный при буксировке в ледовых условиях буксирующему судну или иному плавучему объекту либо находящимся на них людям или имуществу, если не доказано, что убытки причинены по его вине.

### **Статья 216. Применение правил, установленных настоящим разделом**

Правила, установленные настоящим разделом, применяются, если соглашением сторон не установлено иное.

## **РАЗДЕЛ XIV. ДОГОВОР МОРСКОГО АГЕНТИРОВАНИЯ**

### **Статья 217. Определение договора морского агентирования**

По договору морского агентирования морской агент обязуется за вознаграждение совершать по поручению и за счёт судовладельца юридические и иные действия от своего имени или от имени судовладельца в определённом порту или

на определённой территории в соответствии с законодательством Туркменистана.

### **Статья 218. Ограничение общих полномочий морского агента**

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

### **Статья 219. 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 220. Договор морского субагентирования**

1. 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.

2. Морской субагент не вправе заключать с третьими лицами сделки от имени судовладельца, если только субагент не действует на основе передоверия.

### **Статья 221. 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 портовыми 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 линейных перевозок, осуществляет сбор фрахта, экспедирование груза и совершает иные действия в области морского агентирования.

2. Морской агент обязан:

- 1) осуществлять свою деятельность в интересах судовладельца добросовестно и в соответствии с практикой морского агентирования;
- 2) действовать в пределах своих полномочий;
- 3) вести учет расходования средств и предоставлять судовладельцу отчёты в порядке и в сроки, которые предусмотрены договором морского агентирования.

## **Статья 222. Обязанности судовладельца**

Судовладелец обязан:

- 1) предоставлять морскому агенту средства, достаточные для совершения действий в соответствии с договором морского агентирования;
- 2) возмещать морскому агенту произведённые им расходы;
- 3) нести ответственность за последствия действий морского агента, если морской агент совершает их от имени судовладельца и в пределах своих полномочий;
- 4) уплачивать морскому агенту вознаграждение в размере и порядке, установленных договором морского агентирования.

## **Статья 223. Прекращение договора морского агентирования**

1. Если договор морского агентирования заключён на определенный срок, окончание срока действия такого договора влечёт за собой его прекращение.

2. Если договор морского агентирования заключён 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.

#### **Статья 224. Применение правил, установленных настоящим разделом**

Правила, установленные настоящим разделом, применяются, если соглашением сторон не установлено иное.

### **РАЗДЕЛ XV. ДОГОВОР МОРСКОГО ПОСРЕДНИЧЕСТВА**

#### **Статья 225. Определение договора морского посредничества**

1. По договору морского посредничества посредник (морской брокер) обязуется по поручению доверителя от его имени и за его счет оказывать посреднические услуги при заключении договоров: купли-продажи судов, буксировки судов, фрахтования, морского страхования в соответствии с законодательством Туркменистана.

2. Морской брокер имеет право на вознаграждение за оказание посреднических услуг при заключении договоров, указанных в части первой настоящей статьи, если такие договоры заключены в результате его посреднических усилий.

#### **Статья 226. 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 221 настоящего Кодекса. В таком случае применяются правила договора морского агентирования, установленные статьями 217-224 настоящего Кодекса.

## **Статья 227. Действия морского брокера в интересах обеих сторон**

При заключении договоров, указанных в статье 225 настоящего Кодекса, морской брокер может представлять обе стороны таких договоров. В этом случае морской брокер обязан сообщать каждой из сторон, что он представляет также и другую сторону и при оказании посреднических услуг обязан действовать в интересах обеих сторон.

## **Статья 228. Обязанности морского брокера отчитаться**

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

# **РАЗДЕЛ XVI. ДОГОВОР МОРСКОГО СТРАХОВАНИЯ**

## **Статья 229. Договор морского страхования и его форма**

1. Согласно договору морского страхования страховщик обязуется за страховой платеж (страховую премию) при наступлении предусмотренного договором морского страхования события (страхового случая), которому подвергается объект страхования (интересы страхователя), возместить страхователю или другому лицу, в пользу которого заключен такой договор, понесённые убытки.

2. Договор морского страхования должен быть заключен в письменной форме.

## **Статья 230. Объект морского страхования**

1. Объектом морского страхования может быть всякий связанный с торговым мореплаванием имущественный интерес - судно, строящееся судно, груз, фрахт, а также плата за проезд пассажира и его багажа, плата за пользование судном, ожидаемая от перевозки 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.

### **Статья 231. Информация о риске**

1. Страхователь обязан при заключении договора морского страхования сообщить страховщику подробные сведения об обстоятельствах, имеющих существенное значение для определения степени риска, которые ему известны или должны быть известны, 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. 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 232. Страховой полис и условия страхования**

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

### **Статья 233. Страховая премия**

1. Страхователь обязан уплатить страховщику страховую премию в срок, обусловленный договором морского страхования.

2. Страхование начинается в 24 часа в день заключения договора и заканчивается в 24 часа в последний день срока, предусмотренного договором.

3. До своевременной уплаты первого или одноразового страхового взноса страховщик свободен от своих обязанностей.

### **Статья 234. Заключение договора морского страхования в пользу третьего лица, независимо от того, указано его имя или не указано в этом договоре**

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

При заключении договора морского страхования без указания имени другого лица, в пользу которого заключается договор морского страхования, страховщик выдаёт страхователю страховой полис или иной страховой документ на имя предъявителя.

2. В случае заключения договора морского страхования в пользу другого лица страхователь несёт все обязанности по этому договору. Другое лицо, в пользу которого заключён договор, также несёт все обязанности по договору морского страхования, если договор заключен по его поручению или без его поручения, но при условии, что в последующем это лицо выразит свое согласие на страхование.

3. При страховании в пользу другого лица страхователь пользуется всеми правами по договору морского страхования без доверенности другого лица.

### **Статья 235. Представление страхового полиса при выплате страхового возмещения**

При выплате страхового возмещения страховщик имеет право потребовать представления страхового договора или страхового полиса, или другого документа, подтверждающего заключение договора морского страхования.

### **Статья 236. Отчуждение застрахованного груза**

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

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

### **Статья 237. Отчуждение 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 остаётся в силе до окончания рейса, и на приобретателя такого судна переходят все права и обязанности страхователя.

Последствия, предусмотренные абзацем первым настоящей части, 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 238. 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. 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. Если страховая сумма объявлена ниже страховой стоимости имущества, размер страхового возмещения уменьшается пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости.

### **Статья 239. Двойное страхование**

1. 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. 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 заключённым им договором морского страхования.

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 240. 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.

Если страховщик при заключении договора морского страхования знал или должен был знать, что возможность наступления страхового случая исключена, либо страхователь или другое лицо, в пользу которого заключен договор морского страхования, 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 241. Генеральный полис**

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

### **Статья 242. Предоставление информации 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, даже если 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 отправлениях грузов по неосторожности страховщик вправе отказать в возмещении убытков в отношении таких отправок грузов. При этом за страховщиком сохраняется право на получение всей суммы страховой премии, которую он мог бы получить в случае своевременного и в полном объёме сообщения указанных сведений со стороны страхователя.

3. Страховщик вправе отказать от страхования по генеральному полису, если страхователь умышленно:

1) не сообщил необходимые сведения об отдельных отправлениях грузов или несвоевременно сообщил их;

2) неправильно указал род и вид груза или его страховую сумму.

В этих случаях за страховщиком сохраняется право на получение всей суммы страховой премии, которую он мог бы получить в случае надлежащего исполнения страхователем договора морского страхования.

### **Статья 243. Страховые полисы отдельных отправок грузов**

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

2. В случае несоответствия содержания страхового полиса отдельных отправок грузов генеральному полису предпочтение отдаётся страховому полису.

### **Статья 244. Умысел и грубая неосторожность страхователя или другого лица, в пользу которого заключен договор морского страхования**

Страховщик не несёт ответственность за убытки, причинённые умышленно или по грубой неосторожности страхователя или другого лица, в пользу которого заключён договор морского страхования, либо его представителя.

#### **Статья 245. Освобождение страховщика от ответственности при страховании судна**

Страховщик при страховании судна, кроме случаев, указанных в статье 244 настоящего Кодекса, не несёт ответственность за убытки, причинённые вследствие:

- 1) отправки судна в немореходном состоянии, если только немореходное состояние судна не было вызвано скрытыми недостатками судна;
- 2) ветхости судна и его принадлежностей, их изношенности;
- 3) погрузки с ведома страхователя или другого лица, в пользу которого заключен договор морского страхования, либо его представителя, но без ведома страховщика веществ и предметов, опасных в отношении взрыва и самовозгорания.

#### **Статья 246. Освобождение страховщика от ответственности при страховании груза**

Страховщик при страховании груза, кроме случаев, указанных в статье 244 настоящего Кодекса, не несёт ответственность за убытки, если докажет, что они причинены вследствие:

- 1) умышленной или грубой неосторожности отправителя или получателя либо его представителя;
- 2) естественных свойств груза (порчи, убыли, ржавчины, плесени, утечки, поломки, самовозгорания или других);
- 3) ненадлежащей упаковки.

#### **Статья 247. Освобождение страховщика от ответственности при страховании фрахта**

При страховании фрахта применяются правила, установленные статьями 245 и 246 настоящего Кодекса.

### **Статья 248. Убытки вследствие ядерного инцидента**

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

### **Статья 249. Убытки вследствие военных или иных действий**

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

### **Статья 250. Изменение риска**

1. Страхователь или другое лицо, в пользу которого заключен договор морского страхования, обязан немедленно, как только это станет 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, даёт страховщику право пересмотреть условия договора морского страхования или потребовать уплаты дополнительной страховой премии. Если страхователь не согласится с этим, договор морского страхования прекращается с момента наступления такого изменения.

3. Если страхователь или другое лицо, в пользу которого заключён договор морского страхования, не выполнит

обязанность, установленную частью первой настоящей статьи, страховщик освобождается 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 другое лицо, в пользу которого заключен договор морского страхования, не докажет, что неисполнение указанной обязанности произошло не по его вине.

### **Статья 251. Предотвращение или уменьшение убытков**

1. При наступлении страхового случая страхователь обязан принять все зависящие от него 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 другое лицо, в пользу которого заключен договор морского страхования, умышленно либо по грубой неосторожности не принял меры по предотвращению или уменьшению убытков.

### **Статья 252. Обеспечение страховщиком взносов по общей аварии**

Страховщик обязан по требованию страхователя или другого лица, в пользу которого заключен договор морского страхования, предоставить в размере страховой суммы обеспечение уплаты взносов по общей аварии, покрываемой условиями страхования.

### **Статья 253. Охрана страхователем интересов страховщика при составлении диспаши**

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

#### **Статья 254. Возмещение страховщиком расходов страхователя**

1. Страховщик обязан возместить страхователю или другому лицу, в пользу которого заключён договор морского страхования, необходимые расходы, произведённые им для:

1) предотвращения или уменьшения убытков, за которые несёт ответственность страховщик, если даже меры, принятые страхователем или другим лицом, в пользу которого заключён договор морского страхования, по предотвращению или уменьшению убытков, оказались безуспешными;

2) выполнения указаний страховщика в соответствии со статьёй 251 настоящего Кодекса;

3) выяснения и установления размера убытков, подлежащих возмещению страховщиком;

4) составления диспаши по общей аварии.

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

#### **Статья 255. Ответственность страховщика сверх страховой суммы**

1. Страховщик несёт ответственность за убытки в размере страховой суммы, однако расходы, указанные в статье 254 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. Страховщик несёт ответственность за убытки, причинённые несколькими следующими друг за другом страховыми случаями, даже если общая сумма таких убытков превышает страховую сумму.

## **Статья 256. Пропажа судна без вести**

1. В случае пропажи судна без вести, указанном в статье 41 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 договора морского страхования судна и если страховщик не докажет, что судно погибло по истечении указанного срока.

## **Статья 257. Абандон**

1. Если имущество застраховано от гибели, страхователь или другое лицо, в пользу которого заключён договор морского страхования, 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:

- а) все права на застрахованное имущество при страховании имущества в полной стоимости;
- б) 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 статьёй, ничтожно.

## **Статья 258. 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 256 и 257 настоящего Кодекса.

2. По истечении срока, указанного в части первой настоящей статьи, страхователь или другое лицо, в пользу которого заключён договор морского страхования, утрачивает право на абандон и может требовать возмещения убытков на общих основаниях.

3. Заявление об абандоне, сделанное страхователем или другим лицом, в пользу которого заключён договор морского страхования, должно быть безусловным и не может быть взято им обратно.

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

### **Статья 259. Возврат страхового возмещения**

Если судно окажется не погибшим, страховщик может требовать, чтобы страхователь или другое лицо, в пользу которого заключен договор морского страхования, оставив за собой имущество, возвратил полученное страховое возмещение за вычетом той части страхового возмещения, которая соответствует реальному ущербу, причинённому страхователю или другому лицу, в пользу которого заключён договор морского страхования.

### **Статья 260. Переход к страховщику прав страхователя или другого лица, в пользу которого заключен договор морского страхования, на возмещение ущерба (суброгация)**

1. К страховщику, уплатившему страховое возмещение, переходит в размере уплаченной суммы право требования, которое страхователь или другое лицо, в пользу которого заключен договор морского страхования, имеет к лицу, ответственному за причиненный ущерб. Такое право

осуществляется страховщиком с соблюдением порядка, установленного для лица, получившего страховое возмещение.

2. Если страхователь или другое лицо, в пользу которого заключён договор морского страхования, отказался от своего права требования к лицу, ответственному за причинённый ущерб, либо осуществление такого права невозможно по вине страхователя или другого лица, в пользу которого заключён договор морского страхования, страховщик освобождается от уплаты страхового возмещения полностью или в соответствующей части.

### **Статья 261. Передача страховщику документов и доказательств**

В случаях, предусмотренных статьями 257 и 260 настоящего Кодекса, страхователь или другое лицо, в пользу которого заключён договор морского страхования, обязан передать страховщику все документы и доказательства и сообщить ему все сведения, необходимые для осуществления страховщиком перешедших к нему прав.

### **Статья 262. Последствия возмещения убытков третьими лицами**

В случае возмещения убытков страхователю или другому лицу, в пользу которого заключен договор морского страхования, третьими лицами страховщик уплачивает страхователю или другому лицу, в пользу которого заключён договор морского страхования, только разницу между суммой, подлежащей уплате в соответствии с условиями договора морского страхования, и суммой, полученной страхователем или другим лицом, в пользу которого заключён договор морского страхования, от третьих лиц.

## **РАЗДЕЛ XVII. ОБЩАЯ АВАРИЯ**

### **Статья 263. Общая авария и принципы ее распределения**



1. Общей аварией признаются убытки, понесённые вследствие намеренно и разумно произведенных чрезвычайных расходов или жертвований в целях общей безопасности и 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 части первой 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 282 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 настоящим разделом, применяются, если:

1) принимаются меры по сохранению судов и их грузов, если грузы имеются, от общей опасности;

2) соглашением сторон не установлено иное, за исключением правил, установленных частью первой настоящей статьи и статьями 283-286 настоящего Кодекса, которые не могут быть изменены соглашением сторон.

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. Если отсоединение представляет собой акт общей аварии, общее морское предприятие продолжается.

## **Статья 264. Общая авария, вызванная заходом судна в место убежища**

1. Общей аварией признаются расходы, связанные с заходом судна в порт или место убежища либо возвращение судна в порт или иное место погрузки груза, если произошёл

несчастный случай или другое чрезвычайное обстоятельство, что вызвало необходимость такого захода или возвращения ради общей безопасности.

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

3. Расходы на топливо и предметы снабжения, выплату заработной платы и довольствие членам экипажа, возникшие в связи с продлением рейса из-за захода судна в место убежища либо возвращением его в место погрузки груза при обстоятельствах, указанных в части первой настоящей статьи, признаются общей аварией.

4. Правила, установленные частями первой-третьей настоящей статьи, соответственно применяются к расходам на перемещение судна из места убежища, в которое зашло судно и где его ремонт невозможен, в другой порт или другое место, в том числе к расходам, связанным с временным ремонтом судна, его буксировкой и удлинением рейса.

## **Статья 265. 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, произведённые 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 их выгрузку не признаётся общей аварией, если:

1) 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;

2) 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 части первой настоящей статьи, вместе с расходами на хранение, в том числе на страхование, также признаются общей аварией.

Правила, установленные статьей 267 настоящего Кодекса, применяются к расходам, произведенным в связи с задержкой судна, вызванной такой обратной погрузкой либо укладкой груза, топлива или предметов снабжения.

### **Статья 266. Расходы, вызванные временным ремонтом судна**

Расходы на временный ремонт судна, проведённый в месте погрузки груза, месте захода судна или месте убежища судна ради общей безопасности либо для устранения повреждений, причинённых вследствие общеаварийных жертвований, относятся к общей аварии. Расходы на временное устранение случайных повреждений, необходимое для завершения рейса, возмещаются только в размере тех предотвращённых расходов, которые были бы отнесены к общей аварии, если такое устранение не было бы проведено.

### **Статья 267. Расходы, вызванные задержкой судна в целях общей безопасности**

1. Общей аварией признаются расходы на заработную плату и довольствие экипажа судна, вызванные задержкой судна в каком-либо порту или месте в результате несчастного случая или других чрезвычайных обстоятельств в целях общей безопасности либо для устранения повреждений, причинённых

таким несчастным случаем или чрезвычайными обстоятельствами, если такое устранение необходимо для безопасного продолжения рейса.

Расходы на топливо, предметы снабжения, а также портовые расходы, возникшие во время такой задержки судна, возмещаются в порядке распределения общей аварии, за исключением расходов на устранение повреждений, не относимых к общей аварии.

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

### **Статья 268. Признание судна непригодным к плаванию или отказ 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 части второй статьи 265 и части первой статьи 267 настоящего Кодекса, к общей аварии относятся только расходы, произведённые до признания судна непригодным к плаванию или отказа от продолжения рейса либо до окончания выгрузки груза при условии, если выгрузка груза к указанному моменту не закончена.

### **Статья 269. Общая авария, вызванная расходами на спасание**

1. Признаются общей аварией расходы на спасание, произведенные участвующими в общем морском предприятии сторонами, если спасание осуществлялось в целях, указанных в части первой статьи 263 настоящего Кодекса, независимо от

того, осуществлялось спасание на основании договора или иным образом.

2. Расходы, указанные в части первой 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 пункте 2 части третьей статьи 309 настоящего Кодекса.

Специальная компенсация, выплачиваемая судовладельцем спасателю в размере, предусмотренном частью третьей статьи 310 настоящего Кодекса, не признаётся общей аварией.

### **Статья 270. Общая авария, вызванная принятием мер по спасанию**

Общей аварией при наличии признаков, указанных в статье 263 настоящего Кодекса, в частности, признаются убытки:

1) причинённые выбрасыванием груза за борт судна, а также убытки, причинённые судну или грузу вследствие пожертвования ради общей безопасности, в частности, вследствие проникновения воды в трюм через открытые для выбрасывания груза люки или другие сделанные для этого отверстия;

2) причинённые судну или грузу в связи с тушением пожара на судне, в том числе убытки от проведенного в этих целях выбрасывания судна на берег или затопления горящего судна;

3) причинённые судну или грузу намеренной посадкой судна на мель, независимо от того, могло ли судно быть вынесено на мель само;

4) причинённые судну повреждением двигателей, других машин или котлов судна при снятии судна с мели;

5) связанные с чрезвычайными расходами на облегчение находящегося на мели судна посредством перегрузки груза, топлива или предметов снабжения из судна на лихтеры, на обратную их погрузку на судно и на найм лихтеров, а также другие понесённые вследствие этого убытки.

## **Статья 271. Расходы, вызванные мерами по предотвращению или уменьшению ущерба окружающей среде**

Расходы, связанные с предотвращением или уменьшением ущерба окружающей среде, относятся к общей аварии, если они произведены в одном из следующих случаев или во всех следующих случаях:

1) как часть операции, которая осуществлена в целях общей безопасности, но которая, если бы она была предпринята стороной вне общего морского предприятия, давала бы этой стороне право на вознаграждение за спасение;

2) при условии захода судна в порт либо выхода судна из порта или места при обстоятельствах, предусмотренных статьей 264 настоящего Кодекса;

3) при условии задержки судна в порту или месте при обстоятельствах, предусмотренных статьей 264 настоящего Кодекса. Если фактически имеет место утечка или слив загрязняющих веществ с судна, расходы, вызванные необходимыми в связи с этим дополнительными мерами по предотвращению или уменьшению ущерба окружающей среде, не признаются общей аварией;

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

## **Статья 272. Убытки от повреждения или гибели груза, топлива либо предметов снабжения**

Убытки от повреждения или гибели груза, топлива либо предметов снабжения, причинённые 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 273. Убытки от потери фрахта**

Потеря фрахта, вызванная утратой груза, признаётся 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 274. Заменяющие расходы**

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

### **Статья 275. Убытки, не признаваемые общей аварией (частная авария)**

1. Убытки, не подпадающие под признаки общей аварии, установленные частью первой статьи 263 настоящего Кодекса, а также убытки, указанные в части второй настоящей статьи, признаются частной аварией. Такие убытки не подлежат распределению между судном, грузом и фрахтом, и их несёт тот, кто их потерпел, или тот, кто несёт ответственность за их причинение.

2. Не признаются общей аварией даже при наличии признаков, указанных в части первой статьи 263 настоящего Кодекса:

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

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

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

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

5) любые убытки или потери, понесённые судном или грузом вследствие увеличения продолжительности рейса (убытки от простоя, изменения цен и другие).

### **Статья 276. Убытки от повреждения судна, его машин или принадлежностей**

1. Убытки, связанные с повреждением судна, его машин или принадлежностей, составляющие общую аварию, определяются исходя из стоимости ремонта, исправления или замены того, что получило повреждение или было утрачено. В этих случаях делаются скидки «за новое вместо старого» в соответствии со статьей 277 настоящего Кодекса.

2. Если ремонт судна не был произведён, то убытки, возникшие вследствие повреждения судна, определяются в сумме, на которую уменьшилась стоимость судна в результате получения повреждения и которая согласно смете не выше стоимости ремонта повреждённого судна.

### **Статья 277. Скидки «за новое вместо старого»**

1. Если при ремонте судна, возраст которого не более пятнадцати лет, старые материалы или части судна заменяются новыми, то стоимость ремонта, относимая к общей аварии в соответствии со статьёй 276 настоящего Кодекса, уменьшается на одну треть часть стоимости ремонта, за исключением случаев, предусмотренных частями второй-четвертой настоящей статьи.

2. Скидки «за новое вместо старого» не делаются со стоимости временного ремонта судна, признаваемой общей аварией в соответствии со статьей 276 настоящего Кодекса, а также со стоимости продовольствия, предметов снабжения, якорей и якорных цепей.



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

4. Признаются общей аварией в размере пятидесяти процентов расходы на очистку, окраску и покрытие судна при условии, что предшествующие окраска и покрытие корпуса производились 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 278. Убытки от гибели судна**

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 неповреждённом состоянии за вычетом из неё 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 279. Убытки от гибели или повреждения груза**

1. Убытки от гибели или повреждения груза, относящиеся к общей аварии, определяются в соответствии со стоимостью груза в момент его выгрузки, устанавливаемой на основании торгового счёта, выставленного получателю, при отсутствии счёта - 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 убытки, относящиеся к общей аварии, составляют разницу между стоимостью груза в неповрежденном состоянии, определяемой в соответствии с частью первой 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. 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 280. Средства на расходы, возмещаемые в порядке распределения общей аварии**

1. На сумму расходов, возмещаемых в порядке распределения общей аварии, за исключением заработной платы и довольствия экипажа судна, а также стоимости топлива и предметов снабжения, не заменённых во время рейса судна, начисляются комиссионные в размере двух процентов, которые также относятся к общей аварии.

2. К общей аварии относятся затраты, произведённые в целях получения средств, необходимых на общеаварийные расходы, посредством залога судна, продажи грузов или страхования кредита.

### **Статья 281. 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 трёх месяцев после даты составления диспаша. При этом должным образом учитываются платежи, произведённые за счёт сторон, участвующих в покрытии общей аварии, или за счёт депонированных для возмещения средств.

## **Статья 282. Конtribusiонная стоимость имущества**

1. Общая стоимость имущества (судна, груза и фрахта), соразмерно которой устанавливаются взносы на покрытие убытков, возмещаемых в порядке распределения общей аварии (contriбуционная стоимость имущества), определяется в соответствии с правилами, установленными настоящей статьёй, 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 неё не включена.

При определении contrибуционной стоимости имущества вычитаются все дополнительные расходы, произведённые 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 статьёй 310 настоящего Кодекса.

2. Конtribusiонная 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.

Конtribusiонная 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 учёта 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 произведённые 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 283. Составление диспаши диспашерами**

1. По заявлению заинтересованных сторон наличие общей аварии устанавливается и расчёт по её распределению (диспаша) составляется диспашёрами.

2. Сторона, требующая распределения общей аварии, обязана доказать, что заявленные убытки действительно должны быть признаны общей аварией.

3. Лицо, интересы которого могут быть затронуты составлением диспаши, подаёт диспашёру заявление в письменной форме о потерях или расходах, возмещения которых оно требует, в течение двенадцати месяцев со дня окончания общего морского предприятия.

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, то диспашёр имеет право составлять диспашу на основе имеющейся у него информации;

при этом диспаша может оспариваться только на том основании, что она является явно неправильной.

4. При возникновении во время составления диспаши вопросов, требующих специальных знаний для их разрешения (в области судовождения, судостроения, ремонта судов, оценки судов и грузов и других), диспашёр имеет право поручить подготовить соответствующее заключение назначенному им эксперту. Такое заключение оценивается диспашёром наряду с другими доказательствами.

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

### **Статья 284. 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 285. Исправление и оспаривание диспаши**

1. В случае обнаружения ошибки в диспаше после ее регистрации в реестре диспаш они могут быть исправлены диспашёром по своей инициативе или по заявлению лиц, между которыми распределена общая авария, путем составления дополнения к диспаше (аддендума), являющегося ее составной частью.

2. Лица, между которыми распределена общая авария, имеют право оспорить диспашу в суде в течение шести месяцев со дня получения диспаши или аддендума к ней. В этом случае эти лица обязаны известить об этом диспашёра посредством направления ему копии искового заявления.

3. Диспашёр имеет право, а если потребуется, обязан принять участие в рассмотрении спора о диспаше в суде и дать объяснение по существу дела.

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

### **Статья 286. Исполнение диспаши**

Если диспаша не оспорена в срок, предусмотренный частью второй статьи 285 настоящего Кодекса, или оспорена, но оставлена судом в силе, взыскание по ней может быть произведено в порядке, установленном законодательством Туркменистана.

## **РАЗДЕЛ XVIII. ВОЗМЕЩЕНИЕ УБЫТКОВ, СВЯЗАННЫХ СО СТОЛКНОВЕНИЕМ СУДОВ**

### **Статья 287. Сфера применения правил, установленных настоящим разделом**

1. Правила настоящего раздела применяются при столкновении в морских или иных водах морских судов, а также морских судов и судов внутреннего плавания.

2. Для целей настоящего раздела к столкновению судов приравниваются также и случаи, когда убытки причинены одним судном другому или находящимся на судне лицам, грузу либо иному имуществу выполнением или невыполнением манёвра либо несоблюдением правил плавания, если даже при этом не произошло столкновения судов.

### **Статья 288. Обстоятельства, исключающие ответственность**

1. Если столкновение судов произошло случайно или вследствие непреодолимой силы либо невозможно установить причины столкновения судов, убытки несёт тот, кто их потерпел.

2. Правило, установленное частью первой настоящей статьи, применяется и в случае, если суда или одно из них

находились в момент столкновения на якорё либо были закреплены иным способом.

### **Статья 289. Вина одного из судов в столкновении**

Если столкновение судов произошло по вине одного из судов, убытки несёт то судно, по чьей вине произошло столкновение.

### **Статья 290. Вина двух или более судов в столкновении**

1. Если столкновение судов произошло по вине двух или более судов, ответственность каждого из них за убытки определяется соразмерно степени его вины.

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, несут солидарную ответственность перед третьими лицами за убытки, причинённые в результате смерти или повреждения здоровья людей, причём судовладелец, уплативший сумму большую, чем ему следует уплатить в соответствии с частью первой настоящей статьи, имеет право регресса к другим судовладельцам.

3. Владельцы судов, виновных в столкновении, несут ответственность за убытки, причинённые имуществу третьих лиц, в соответствии с частью первой настоящей статьи.

### **Статья 291. Ответственность при столкновении судов по вине лоцмана**

Ответственность, установленная статьями 289 и 290 настоящего Кодекса, наступает и в случае, если столкновение судов произошло по вине лоцмана, если даже лоцманская проводка была обязательной.

### **Статья 292. Презумпция невиновности судов**

Ни одно из участвовавших в столкновении судов не предполагается виновным, если не доказано иное.

## **РАЗДЕЛ XIX. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА УЩЕРБ ОТ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ НЕФТЬЮ. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ В СВЯЗИ С МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКОЙ ОПАСНЫХ И ВРЕДНЫХ ВЕЩЕСТВ**

### **Статья 293. Основные понятия, относящиеся к настоящему разделу**

В настоящем разделе устанавливается, что:

1) нефтеналивным судном является любое судно, предназначенное или используемое для перевозки нефти наливом в качестве груза;

2) потерпевшим лицом является гражданин, юридическое лицо, государство или любая его составная часть;

3) собственником судна является лицо, зарегистрированное в качестве собственника судна. Если судно принадлежит государству и эксплуатируется организацией, которая зарегистрирована в качестве судовладельца, собственником судна является такая организация;

4) нефтью (сырой нефтью) являются любые углеводороды, включая извлекаемые из природного газа дистилянты и конденсаты, находящиеся в жидком состоянии при нормальных атмосферном давлении и температуре, в том числе мазут, дизельное топливо и смазочные масла, независимо от того, перевозятся они на борту судна в качестве груза или в топливных танках этого судна;

5) ущербом от загрязнения нефтью с судов или морской перевозкой опасных и вредных веществ являются:

а) ущерб, причинённый вне судна загрязнением, происшедшим вследствие утечки или слива нефти с судна, где бы 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;

б) расходы на предупредительные меры и причинённый такими мерами последующий ущерб;

в) смерть или повреждение здоровья любого лица, причинённые опасными и вредными веществами на судне, перевозящем такие вещества, или вне такого судна;

г) утрата или повреждение имущества, причинённые опасными и вредными веществами вне судна, перевозящего такие вещества.

В настоящем пункте слова «причинённые опасными и вредными веществами» означают причинение ущерба опасным или вредным характером данных веществ. Если невозможно разумно отделить ущерб, причинённый опасными и вредными веществами, от ущерба, причинённого вследствие других обстоятельств, весь такой ущерб считается причинённым опасными и вредными веществами;

б) предупредительными мерами являются любые необходимые меры, принятые любым лицом после инцидента, по предотвращению или уменьшению ущерба;

7) инцидентом является любое происшествие или ряд происшествий одного и того же происхождения, в результате которых причинён ущерб либо возникла серьезная и непосредственная угроза причинения такого ущерба;

8) опасными и вредными веществами являются перевозимые на борту судна в качестве груза вещества, опасные и вредные для здоровья людей и живых ресурсов моря;

9) 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. Если судовое оборудование не используется, данный период начинается и заканчивается, соответственно, когда опасные и вредные вещества пересекают поручни судна.

## **Статья 294. Ответственность собственника судна**

Собственник судна с момента инцидента или если инцидент состоит из ряда происшествий одного и того же происхождения, с момента первого происшествия несёт ответственность за любой ущерб от загрязнения с судов нефтью, причинённый судном в результате инцидента, или причинённый опасными и вредными веществами в связи с морской перевозкой их на борту судна, за исключением случаев, предусмотренных статьями 295 и 296 настоящего Кодекса.

### **Статья 295. Освобождение собственника судна от ответственности**

Собственник судна не несёт ответственность за ущерб от загрязнения с судов нефтью или причиненный опасными и вредными веществами, если докажет, что:

1) ущерб причинен вследствие военных или враждебных действий, либо исключительного по своему характеру, неизбежного и непреодолимого стихийного явления;

2) ущерб полностью причинен действиями (бездействием) третьих лиц с намерением причинить ущерб;

3) ущерб полностью причинен небрежностью или иными неправомерными действиями лиц, отвечающих за содержание в порядке огней и других навигационных средств, при исполнении ими указанной функции;

4) непредоставление отправителем или любым другим лицом информации об опасном и вредном характерах погруженных на судно веществ полностью или частично причинило ущерб либо привело к тому, что собственник судна не получил страхование в соответствии со статьей 300 настоящего Кодекса. Собственник судна может быть освобождён от ответственности за ущерб на основании правил, установленных настоящим пунктом, 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 296. Умысел или грубая неосторожность потерпевшего лица**

Если собственник судна докажет, что ущерб от загрязнения нефтью или причинённый опасными и вредными веществами полностью или частично причинён умышленно или по грубой неосторожности потерпевшего лица, собственник судна может быть полностью или частично освобождён от ответственности перед таким лицом.

## **Статья 297. Солидарная ответственность собственников двух или более судов**

1. В случае причинения ущерба от загрязнения нефтью или опасными и вредными веществами в результате инцидента, происшедшего с двумя или более судами, собственники этих судов, если такие собственники не освобождаются от ответственности в соответствии со статьями 295 и 296 настоящего Кодекса, несут солидарную ответственность за весь ущерб, который не может быть точно разделен между ними.

2. Собственники судов, вовлеченных в инцидент, имеют право на ограничение ответственности, применимое к каждому из них в соответствии со статьей 298 настоящего Кодекса.

3. Правила, установленные настоящей статьей, не затрагивают право регресса одного из собственников судов к любому другому собственнику судна.

## **Статья 298. Ограничение ответственности собственника судна**

Собственник судна имеет право ограничить свою ответственность по отношению к одному инциденту общей суммой, исчисляемой следующим образом:

1) в случае причинения ущерба от загрязнения нефтью с судов:

а) 3 миллиона расчетных единиц для судна вместимостью не более чем 5000 тонн;

б) для судна вместимостью более чем 5000 тонн к сумме, указанной в подпункте «а» пункта 1 настоящей статьи, добавляется 420 расчетных единиц за каждую последующую тонну вместимости при условии, если общая сумма ни в коем случае не превышает 59,7 миллиона расчетных единиц;

2) в случае причинения ущерба в связи морской перевозкой опасных и вредных веществ:

а) 10 миллионов расчетных единиц для судна вместимостью не более 2000 тонн;

б) для судна вместимостью более чем 2000 тонн к сумме, указанной в подпункте «а» пункта 2 настоящей статьи, за каждую последующую тонну вместимости добавляется:

- от 2001 до 50000 тонн - 1,5 тысячи расчетных единиц;
- свыше 50000 тонн - 360 расчетных единиц,

при условии, если общая сумма ни в коем случае не превышает 100 миллионов расчетных единиц.

## **Статья 299. Утрата права на ограничение ответственности**

Собственник судна утрачивает право на ограничение ответственности, предусмотренное статьей 298 настоящего Кодекса, если доказано, что ущерб от загрязнения нефтью или причиненный опасными и вредными веществами явился результатом его собственного действия (бездействия), совершённого умышленно или по грубой неосторожности.

## **Статья 300. Страхование или иное финансовое обеспечение ответственности**

1. Собственник судна, перевозящего наливом в качестве груза более 2000 тонн нефти или фактически перевозящего опасные и вредные вещества, должен для покрытия своей ответственности за ущерб на основании правил, установленных настоящим разделом, осуществить страхование или предоставить иное финансовое обеспечение ответственности (гарантию банка или иной кредитной организации) на сумму,

равную пределу его ответственности за ущерб в соответствии с пунктами 1 и 2 статьи 298 настоящего Кодекса.

2. Любые суммы, предоставление которых гарантируется страхованием или иным финансовым обеспечением ответственности в соответствии с частью первой настоящей статьи, должны использоваться исключительно для удовлетворения требований, установленных настоящим разделом.

### **Статья 301. Свидетельство о страховании или об ином финансовом обеспечении ответственности за ущерб**

1. Свидетельство о страховании или об ином финансовом обеспечении ответственности за ущерб от загрязнения нефтью или причиненный опасными и вредными веществами (далее - свидетельство), удостоверяющее наличие страхования или иного финансового обеспечения ответственности с правилами, установленными настоящим разделом, выдаётся каждому судну органом его регистрации, если требования, установленные частью первой статьи 300 настоящего Кодекса, выполнены.

Свидетельство должно содержать следующие сведения:

1) название судна, его позывной сигнал и порт его регистрации;

2) название и местонахождение основной деятельности собственника судна;

3) идентификационный номер судна, присвоенный Международной морской организацией;

4) вид финансового обеспечения ответственности и срок его действия;

5) название и местонахождение основной деятельности страховщика или другого лица, предоставившего финансовое обеспечение ответственности;

6) срок действия свидетельства, который не может превышать срока действия страхования или иного финансового обеспечения ответственности.

2. Свидетельство составляется на государственном языке и должно содержать перевод на русский язык.

3. Свидетельство должно находиться на борту судна, и его копия должна быть сдана на хранение в орган регистрации судна.

4. Условия, порядок выдачи и проверки свидетельств, указанных в настоящей статье, определяются правилами, утвержденными Уполномоченным органом в области водного транспорта.

5. Судно, которое находится в собственности государства и в отношении которого не требуется осуществлять страхование или предоставлять иное финансовое обеспечение ответственности, должно иметь свидетельство, выданное соответствующим органом регистрации судна и удостоверяющее, что судно является собственностью государства и ответственность государства за ущерб от загрязнения нефтью с судов или в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ обеспечена в пределах, которые определяются в соответствии с пунктами 1 и 2 статьи 298 настоящего Кодекса.

6. Судну, к которому применяются правила, установленные настоящим разделом, запрещается осуществлять коммерческую деятельность, если оно не имеет свидетельства, выданного в соответствии с частями первой или пятой настоящей статьи.

## **Статья 302. Фонд ограничения ответственности**

1. В целях ограничения своей ответственности за ущерб от загрязнения с судов нефтью или в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ в соответствии со статьей 298 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 в порядке, определяемом

законодательством Туркменистана, и признаваемыми судом или арбитражным судом достаточными.

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 был создан собственником судна. Такой фонд может быть создан, если даже в соответствии со статьей 299 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 частью первой настоящей статьи, распространяются правила о распределении фонда ограничения ответственности, установленные статьей 329 настоящего Кодекса.

5. Требования возмещения вреда, причинённого жизни или здоровью любого лица в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ, подлежат преимущественному удовлетворению перед другими требованиями в той мере, в какой совокупная сумма таких требований не превышает общую сумму, установленную пунктом 2 статьи 298 настоящего Кодекса.

6. Если собственник судна после инцидента создал фонд ограничения ответственности в соответствии с настоящей статьей и имеет право на ограничение ответственности:

1) никакое лицо, требующее возмещения ущерба, причинённого вследствие данного инцидента, не имеет права на удовлетворение такого требования за счёт какого-либо другого имущества собственника судна;

2) суд или арбитражный суд выносит постановление об освобождении судна или иного принадлежащего собственнику судна имущества, на которые наложен арест по требованию

возмещения ущерба, причинённого таким инцидентом, и также освобождает любой залог или иное обеспечение, предоставленные для предотвращения такого ареста.

Правила, установленные настоящей частью, 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 303. Иск о возмещении ущерба**

1. Иск о возмещении ущерба от загрязнения нефтью с судов или причинённого в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ к собственнику судна или непосредственно к страховщику или к лицу, предоставившему иное финансовое обеспечение ответственности собственника судна за ущерб, может быть предъявлен в соответствии с законодательством Туркменистана.

2. В случае если иск будет предъявлен непосредственно к страховщику или к лицу, предоставившему иное финансовое обеспечение ответственности за ущерб, то ответчик может воспользоваться пределами ответственности в соответствии с пунктами 1 и 2 статьи 298 настоящего Кодекса, если даже собственник судна не имеет права ограничить ответственность в соответствии со статьей 299 настоящего Кодекса.

Ответчик также может 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 причинён умышленно самим собственником судна и ответчик не может использовать никакое другое средство защиты, на которое ответчик имеет право сослаться в деле, возбуждённом против него собственником судна. Ответчик имеет право во всех случаях требовать, чтобы собственник судна был привлечён к участию в деле в качестве соответчика.



3. При условии соблюдения требований, установленных частью четвертой настоящей статьи, иск о возмещении ущерба от загрязнения с судов нефтью или причинённого в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ на основании правил, установленных настоящим разделом, 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 и доверительному управляющему;

4) любому лицу, осуществляющему спасательные операции с согласия собственника судна или по указанию соответствующих организаций;

5) любому лицу, принимавшему предупредительные меры;

6) работникам или агентам лиц, указанных в пунктах 3-5 настоящей части, если ущерб не явился результатом их собственных действий (бездействия), совершенных умышленно или по грубой неосторожности.

4. Правила, установленные настоящим разделом, не затрагивают право регресса собственника судна к третьим лицам.

## **РАЗДЕЛ XX. СПАСАНИЕ СУДОВ И ДРУГОГО ИМУЩЕСТВА**

### **Статья 304. Основные понятия, относящиеся к настоящему разделу**

Для целей настоящего раздела:

1) спасательной операцией является любое действие или любая деятельность, предпринимаемые для оказания помощи любому судну или другому имуществу, находящемуся в опасности в любых судоходных или иных водах;

2) имуществом является не прикрепленное постоянно и преднамеренно к побережью имущество и фрахт на риске;

3) ущербом окружающей среде является значительный реальный ущерб, причинённый 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.

### **Статья 305. Сфера применения правил, установленных настоящим разделом**

1. Правила, установленные настоящим разделом, применяются к любым спасательным операциям, если договором о спасании прямо или косвенно не предусмотрено иное.

Стороны не вправе своим договором исключить применение статьи 307 настоящего Кодекса, а также отступить от обязанностей по предотвращению или уменьшению ущерба окружающей среде, установленных статьей 308 настоящего Кодекса.

2. Правила, установленные настоящим разделом, за исключением правила, установленного частью первой статьи 312 настоящего Кодекса, также распространяются на:

1) военные корабли, военно-вспомогательные суда и другие суда, находящиеся в собственности Туркменистана или эксплуатируемые и используемые в момент осуществления спасательных операций только для правительственной некоммерческой службы;

2) некоммерческие грузы, находящиеся в собственности государства.

3. Правила, установленные настоящим разделом, не распространяются на:

1) стационарные или плавучие платформы либо морские подвижные буровые установки, если такие платформы либо установки осуществляют в местах их расположения разведку, разработку или добычу минеральных ресурсов морского дна;

2) морское имущество культурного характера, имеющее доисторическое, археологическое или историческое значение, если оно находится на морском дне.

### **Статья 306. Договоры о спасании**

1. Капитан судна имеет право заключать договоры о спасании для осуществления спасательных операций от имени судовладельца.

2. Капитан судна или судовладелец имеет право заключать такие договоры от имени владельца имущества, находящегося на борту судна.

### **Статья 307. Недействительность договоров. Изменение договоров**

Договор или любые его условия могут быть признаны недействительными или изменены, если:

- 1) договор заключён под чрезмерным воздействием или под влиянием опасности и его условия являются несправедливыми;
- 2) плата, предусмотренная договором, чрезмерно завышена или занижена по отношению к фактически оказанным услугам.

### **Статья 308. Обязанности спасателя, судовладельца и капитана судна**

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

- 1) осуществлять спасательные операции с должной ответственностью;
- 2) принимать меры по предотвращению или уменьшению ущерба окружающей среде;
- 3) обращаться за помощью к другим спасателям, когда этого требуют соответствующие обстоятельства;
- 4) 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:

1) в полной мере сотрудничать с ним в ходе спасательных операций;

2) при выполнении обязанности, предусмотренной пунктом 1 настоящей части, проявлять должную заботу о предотвращении или об уменьшении ущерба окружающей среде;

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

### **Статья 309. Условия и критерии установления вознаграждения**

1. Спасательные операции, имевшие положительный результат, дают право на вознаграждение.

2. Никакой платы в соответствии с правилами, установленными настоящим разделом, не полагается, если спасательные операции не имели положительного результата, за исключением случая, предусмотренного статьей 310 настоящего Кодекса.

3. Вознаграждение устанавливается в целях поощрения спасательных операций с учётом 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 людей, судна и другого имущества;

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 оборудования, предназначенного для спасательных операций;

10) состояние готовности оборудования спасателя, эффективность и стоимость такого оборудования.

4. Вознаграждение, установленное в соответствии с частью третьей настоящей статьи, выплачивается всеми лицами, заинтересованными в судне и другом имуществе, пропорционально соответствующей спасенной стоимости судна и другого имущества.

5. Вознаграждение, за исключением любых процентов и возмещаемых судебных и арбитражных расходов, которые могут подлежать выплате в связи с вознаграждением, не должно превышать спасённую стоимость судна и другого имущества.

6. Суд, арбитражный суд или третейский суд не обязан устанавливать вознаграждение согласно правилам настоящей статьи в размере максимальной спасённой стоимости судна и другого имущества до определения специальной компенсации, подлежащей выплате в соответствии со статьей 310 настоящего Кодекса.

### **Статья 310. Специальная компенсация**

1. 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 в соответствии с частями третьей-шестой статьи 309 настоящего Кодекса, то он имеет право на получение от владельца такого судна специальной компенсации, равной фактически обоснованным расходам спасателя, как они определены в части третьей настоящей статьи.

2. Если при наличии обстоятельств, предусмотренных частью первой настоящей статьи, спасатель предотвратил или уменьшил ущерб окружающей среде в результате проведенной им спасательной операции, то специальная компенсация, выплачиваемая владельцем в соответствии с частью первой

настоящей статьи спасателю, может быть увеличена максимум до тридцати процентов понесённых им расходов. Суд, арбитражный суд или третейский суд может с учетом соответствующих критериев, предусмотренных частью третьей статьи 309 настоящего Кодекса, увеличить такую специальную компенсацию, однако общее увеличение не может превышать сто процентов понесенных спасателем расходов.

3. Для целей частей первой и второй 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 учётом критериев, предусмотренных пунктами 8-10 части третьей статьи 309 настоящего Кодекса.

4. Общая специальная компенсация выплачивается в соответствии с настоящей статьей только в таком случае и в таком размере, в котором такая компенсация превышает любое вознаграждение, которое может быть получено спасателем в соответствии с частями третьей-шестой статьи 309 настоящего Кодекса.

5. Если спасатель проявил небрежность и вследствие этого не смог предотвратить или уменьшить ущерб окружающей среде, то он может быть полностью или частично лишён специальной компенсации, причитающейся в соответствии с настоящей статьей.

6. Правила, установленные настоящей статьей, не затрагивают право регресса владельца судна к третьим лицам.

### **Статья 311. Распределение вознаграждения между спасателями**

Распределение вознаграждения, установленного в соответствии с частями третьей-шестой статьи 309 настоящего Кодекса, между спасателями проводится с учётом критериев, содержащихся в указанной статье.

### **Статья 312. 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 настоящим разделом, проводится после вычета расходов, понесённых судовладельцем и членами экипажа судна в связи с осуществлением спасательной операции, следующим образом:

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

2) доля, причитающаяся членам экипажа судна в соответствии с пунктом 1 настоящей части, распределяется между ними с учётом усилий, проявленных при осуществлении спасательной операции, и заработной платы каждого.

Исключение из правил распределения вознаграждения, установленных пунктами 1 и 2 настоящей части, может быть допущено только при наличии особых обстоятельств.

2. Правила, установленные частью первой настоящей статьи, не применяются к распределению вознаграждения, заработанного за осуществление спасательной операции судами, для которых такие операции являются профессиональной деятельностью.

### **Статья 313. Спасание людей**

1. От спасенных людей никакого вознаграждения не требуется.

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

### **Статья 314. Последствия неправильного поведения спасателя**

Спасатель может быть полностью или частично лишён вознаграждения либо специальной компенсации, если он по своей вине вызвал необходимость спасания или усложнил ход спасательной операции или он виновен в обмане, присвоении имущества или в иных противоправных действиях.

### **Статья 315. Услуги, оказанные в ходе исполнения договора**

Никакой платы в соответствии с правилами, установленными настоящим разделом, не полагается, если только оказанные услуги не превышают того, что может разумно рассматриваться как должное исполнение договора, заключённого до возникновения опасности.

### **Статья 316. Запрещение спасательных операций**

Услуги, оказанные вопреки прямому и правомерному 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 вознаграждение.

### **Статья 317. Принадлежность судов одному и тому же владельцу**

Правила, установленные частями третьей-шестой статьи 309 и статьями 310-316 настоящего Кодекса, применяются и в случае, если спасённое судно и осуществляющее спасательные операции судно принадлежат одному и тому же владельцу.

### **Статья 318. Обязанность предоставить обеспечение требования спасателя**

1. По просьбе спасателя лицо, ответственное за выплату вознаграждения или специальной компенсации в соответствии с правилами, установленными настоящим разделом, предоставляет надлежащее обеспечение требования



спасателя, в том числе проценты и судебные или арбитражные расходы.

2. Независимо от правила, установленного частью первой настоящей статьи, владелец спасённого судна должен использовать все возможности для обеспечения 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 спасённые 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 и имуществу.

### **Статья 319. 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, произведённого в соответствии с настоящей статьей, обеспечение требования спасателя, предоставленное статьей 318 настоящего Кодекса, соответственно снижается.

### **Статья 320. Участие государственных органов и общественных организаций в спасательных операциях**

Правила, установленные настоящим разделом, могут применяться также при осуществлении спасательных операций государственными органами или под их контролем, а также общественными организациями, если осуществление спасательных операций не является их обязанностью.

## **РАЗДЕЛ XXI. ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПО МОРСКИМ ТРЕБОВАНИЯМ**

### **Статья 321. Лица, имеющие право на ограничение ответственности по морским требованиям**

1. Ответственность судовладельца и спасателя ограничивается по требованиям, предусмотренным статьей 322 настоящего Кодекса. При этом спасателем является любое лицо, предоставляющее услуги по проведению спасательных операций, в том числе операций, указанных в пункте 4 части первой статьи 322 настоящего Кодекса.

2. Если какое-либо из требований, предусмотренных статьей 322 настоящего Кодекса, предъявлено к лицу, за действия (бездействие) которого несут ответственность лица, указанные в части первой настоящей статьи, данное лицо имеет право на ограничение ответственности в соответствии с правилами, установленными настоящим разделом.

3. Страховщик ответственности по требованиям, предусмотренным статьей 322 настоящего Кодекса, имеет право на ограничение ответственности в соответствии с правилами, установленными настоящим разделом в той же мере, что и лицо, ответственность которого застрахована.

4. Действие, направленное на ограничение ответственности, не означает признания ответственности.

### **Статья 322. Требования, по которым ответственность может быть ограничена**

1. При условии, если соблюдаются правила, установленные статьей 323 настоящего Кодекса, ограничение ответственности, независимо от оснований ответственности, применяется к требованиям:

1) связанным с повреждением здоровья или смертью находящегося на судне лица либо ущербом, причинённым находящемуся на судне имуществу, в том числе в связи с повреждением портовых сооружений, водных бассейнов, судоходных путей и средств навигационной обстановки либо в

прямой связи с эксплуатацией судна или спасательными операциями, а также возмещения любого причиненного в результате этого последующего ущерба;

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

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

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

2. Подпадают под ограничение ответственности требования, предусмотренные частью первой настоящей статьи, в случае если даже они предъявлены в порядке регресса или на основании гарантий, возникших из договора или иным образом. Требования, предусмотренные пунктом 4 части первой настоящей статьи, не подпадают под ограничение ответственности в той мере, в какой они касаются вознаграждения по договору, заключённому с лицом, ответственным за ущерб.

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

### **Статья 323. Случаи исключения из ограничения ответственности**

Правила, установленные настоящим разделом не применяются к требованиям:

1) вознаграждения за осуществление спасательной операции, в том числе уплаты специальной компенсации в

соответствии со статьей 310 настоящего Кодекса, или взноса по общей аварии;

2) возмещения ущерба от загрязнения с судов нефтью или связанного с морской перевозкой опасных и вредных веществ, как они определены пунктом 5 статьи 293 настоящего Кодекса;

3) возмещения ядерного ущерба;

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

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

6) возмещение вреда, причинённого жизни, здоровью или имуществу работников судовладельца или спасателя, чьи обязанности 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, заключённому между судовладельцем или спасателем и такими работниками, применяется законодательство Туркменистана;

7) возмещение вреда, причинённого жизни или здоровью пассажиров судна, в случаях, если судовладелец и пассажир являются юридическими лицами или гражданами Туркменистана;

8) возмещение вреда, причинённого 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 юридическими лицами или гражданами Туркменистана.

## **Статья 324. Встречное требование**

Если лицо, имеющее право на ограничение ответственности, предъявляет возникающее из того же происшествия встречное требование к лицу, предъявившему к нему требование, суммы взаимных требований подлежат зачёту, и правила, установленные настоящим разделом, применяются только к остатку, если он образуется.

## **Статья 325. Общие пределы ответственности**

1. Пределы ответственности по иным требованиям, чем указанным в статье 326 настоящего Кодекса, и возникающим из одного и того же происшествия, исчисляются:

1) по требованиям возмещения вреда, причинённого жизни и здоровью человека:

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

б) для судна вместимостью более 2000 тонн к сумме, указанной в подпункте «а» настоящего пункта, за каждую последующую тонну вместимости добавляется:

- от 2001 до 30000 тонн - 800 расчетных единиц;
- от 30001 до 70000 тонн - 600 расчетных единиц;
- свыше 70000 тонн - 400 расчетных единиц;

2) по любым другим требованиям:

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

б) для судна вместимостью более 2000 тонн к сумме, указанной в подпункте «а» настоящего пункта, за каждую последующую тонну вместимости добавляется:

- от 2001 до 30000 тонн - 400 расчетных единиц;
- от 30001 до 70000 тонн - 300 расчетных единиц;
- свыше 70000 тонн - 200 расчетных единиц.

2. Если сумма, исчисленная по требованиям возмещения вреда, причинённого жизни или здоровью гражданина, в соответствии с пунктом 1 части первой настоящей статьи, недостаточна для того, чтобы полностью оплатить такие требования, то для оплаты неоплаченной суммы по требованиям возмещения вреда, причинённого жизни или здоровью человека, используется сумма, исчисленная по любым другим требованиям в соответствии с пунктом 2 части первой настоящей статьи, которая удовлетворяется на пропорциональной основе наряду с другими требованиями.

3. Если спасатель действует не с судна или исключительно на судне, которому или в отношении которого спасатель предоставляет услуги по спасанию, то предел ответственности

спасателя исчисляется исходя из вместимости судна в 2000 тонн.

4. Предел ответственности для судна вместимостью менее чем 300 тонн исчисляется по требованиям, предусмотренным пунктом 2 части первой настоящей статьи, в сумме, равной одной шестой предела ответственности, установленного для судна вместимостью не более 2000 тонн.

### **Статья 326. Предел ответственности по требованиям пассажиров**

1. По требованиям возмещения вреда, причинённого жизни или здоровью пассажиров судна, возникших 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. По правилам настоящей статьи требованиями возмещения вреда, причинённого жизни или здоровью пассажиров судна, являются требования, предъявленные любым лицом или от имени любого лица, которое перевозилось на таком судне:

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

### **Статья 327. Объединение требований**

1. Пределы ответственности, установленные в соответствии со статьёй 325 настоящего Кодекса, применяются к совокупности всех требований, которые возникли из одного и того же происшествия, к:

- 1) судовладельцу, а также любому лицу за действие (бездействие) которого несёт ответственность судовладелец;
- 2) судовладельцу, оказывающему услуги по спасанию с данного судна, спасателю (спасателям), действующему с такого судна, а также любому лицу за действие (бездействие) которого

несёт ответственность судовладелец либо спасатель (спасатели);

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

2. Пределы ответственности, установленные статьёй 326 настоящего Кодекса, применяются к совокупности всех требований, которые возникли из одного и того же происшествия, к судовладельцу, а также лицу, за действие (бездействие) которого несет ответственность судовладелец.

### **Статья 328. Создание фонда ограничения ответственности**

1. Лицо, на которое может быть возложена ответственность, вправе создать фонд ограничения ответственности в суде или в арбитражном суде, в которых ему предъявлен иск по требованию, по которому ответственность данного лица может быть ограничена.

2. Размер суммы создаваемого фонда ограничения ответственности исчисляется в соответствии со статьями 325 и 326 настоящего Кодекса, вместе с процентами на данную сумму со дня происшествия, повлекшего за собой ответственность, до дня создания такого фонда.

3. Фонд ограничения ответственности создается только для оплаты требований, по которым ответственность может быть ограничена.

4. Фонд ограничения ответственности может быть создан путём внесения суммы, указанной в части второй настоящей статьи, в депозит суда или арбитражного суда либо предоставления банковской гарантии или иного вида финансового обеспечения, признанного судом или арбитражным судом достаточным в соответствии с законодательством Туркменистана.

5. Если несколько судовладельцев или спасателей имеют право на ограничение ответственности по требованиям, которые могут возникнуть из одного и того же происшествия,

фонд ограничения ответственности, созданный одним из таких лиц, считается созданным всеми судовладельцами или спасателями.

### **Статья 329. Распределение фонда ограничения ответственности**

1. Только суд или арбитражный суд, в котором создан фонд ограничения ответственности, имеет право решать вопросы его распределения.

2. Фонд ограничения ответственности распределяется между лицами, имеющими требования, пропорционально установленным суммам требований таких лиц к фонду.

3. 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 имело бы лицо, получившее компенсацию на основании правил, установленных настоящим разделом.

### **Статья 330. Ограничение ответственности без образования фонда**

Судовладелец и спасатель вправе ограничить свою ответственность в соответствии с правилами, установленными настоящим разделом, без образования фонда ограничения ответственности, предусмотренного статьёй 328 настоящего Кодекса. В этом случае соответственно применяются правила статьи 329 настоящего Кодекса.

### **Статья 331. Препятствия для других исков**

1. В случае создания фонда ограничения ответственности никакое лицо, требующее возмещения ущерба, не имеет права на удовлетворение такого требования за счёт какого-либо другого имущества лица или лиц, создавших такой фонд. При этом судно или другое имущество, принадлежащие указанным



лицу или лицам и арестованные по требованиям, которые могут быть предъявлены к фонду, либо предоставленное обеспечение подлежат освобождению по решению суда или арбитражного суда, в которых образован фонд ограничения ответственности.

2. Правило, установленное настоящей статьей, применяется, 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 332. Сфера применения правил, установленных настоящим разделом**

1. Правила, установленные настоящим разделом, распространяются также на:

1) суда, находящиеся в собственности Туркменистана, или эксплуатируемые и используемые в момент возникновения требования только для правительственной некоммерческой службы, за исключением военных кораблей, военно-вспомогательных судов и пограничных кораблей;

2) суда, построенные или приспособленные для буровых работ и осуществляющие такие работы.

2. Правила, установленные настоящим разделом, не распространяются на:

1) суда на воздушной подушке;

2) плавучие платформы, предназначенные для разведки или разработки минеральных и других неорганических ресурсов морского дна либо его недр.

## **РАЗДЕЛ XXII. МОРСКОЙ ЗАЛОГ НА СУДНО. ИПОТЕКА СУДНА ИЛИ СТРОЯЩЕГОСЯ СУДНА**

### **ГЛАВА 1. МОРСКОЙ ЗАЛОГ НА СУДНО**

#### **Статья 333. Требования, обеспечивающиеся морским залогом на судно**

1. Требования к судовладельцу обеспечиваются морским залогом на судно в отношении:

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

2) возмещения вреда, причинённого жизни, здоровью гражданина на суше или на воде, если это напрямую связано с эксплуатацией судна;

3) вознаграждения за спасение судна;

4) уплаты портовых сборов, предусмотренных настоящим Кодексом, а также сборов на других судоходных путях;

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

2. Не обеспечиваются морским залогом на судно требования, предусмотренные пунктами 2 и 5 части первой настоящей статьи, если такие требования возникают в связи с:

1) причинением ущерба от загрязнения с судов нефтью или ущерба в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ в соответствии с правилами, установленными разделом XIX настоящего Кодекса;

2) воздействием радиоактивных свойств ядерного топлива или радиоактивных продуктов и отходов либо воздействием их радиоактивных свойств в сочетании с их другими опасными свойствами.

*(В редакции Закона Туркменистана от 1 марта 2014 г. – Ведомости Меджлиса Туркменистана, 2014 г., № 1, ст.49).*

## **Статья 334. Преимущественное удовлетворение требований, обеспеченных морским залогом на судно**

Требования, вытекающие из обязательств, обеспеченных морским залогом на судно в соответствии с частью первой статьи 333 настоящего Кодекса, подлежат преимущественному удовлетворению перед всеми иными требованиями, кроме

требований, предусмотренных частью третьей статьи 352 настоящего Кодекса.

### **Статья 335. Очерёдность удовлетворения требований, обеспеченных морским залогом на судно**

1. Требования, обеспеченные морским залогом на судно в соответствии с частью первой статьи 333 настоящего Кодекса, удовлетворяются по очереди, как они следуют в указанной части.

Требования вознаграждения за спасение судна удовлетворяются перед всеми другими обеспеченными морским залогом требованиями, возникшими раньше, чем были проведены спасательные операции, дающие право морского залога на судно.

2. Требования, обеспеченные морским залогом на судно в соответствии с пунктами 1, 2, 4 и 5 части первой статьи 333 настоящего Кодекса, удовлетворяются в пределах каждой очереди пропорционально размеру требований.

3. Требования вознаграждения за спасение судна, обеспеченного морским залогом на судно в соответствии с пунктом 3 части первой статьи 333 настоящего Кодекса, подлежат удовлетворению в пределах очереди в порядке, обратном времени возникновения таких требований. Требование считается возникшим в момент окончания спасательной операции.

### **Статья 336. 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 337. 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 частью первой статьи 333 настоящего Кодекса, если до истечения указанного срока судно не стало предметом ареста, ведущего к его принудительной продаже.

2. Срок, установленный частью первой настоящей статьи, исчисляется:

1) по требованиям, обеспеченным морским залогом на судно в соответствии с пунктом 1 части первой статьи 333 настоящего Кодекса, - с момента увольнения с судна члена экипажа, который предъявил такое требование;

2) по требованиям, обеспеченным морским залогом на судно в соответствии с пунктами 2 и 5 части первой статьи 333 настоящего Кодекса, - с момента, когда такое требование возникло.

3. Течение указанного срока приостанавливается на период, в котором арест судна не допускается в соответствии с законодательством Туркменистана.

### **Статья 338. Уступка или переход требований**

1. С момента уступки или перехода требований, обеспеченных морским залогом на судно, наступает момент уступки или перехода права морского залога на судно.

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

### **Статья 339. Право удержания судна или строящегося судна**

1. В целях обеспечения требований, возникающих в связи с постройкой, а также ремонтом или реконструкцией судна, судостроительная и судоремонтная организации (подрядчик) имеют право удержания такого судна в период, когда судно находится во владении этих организаций.

2. Право удержания судна, предусмотренное частью первой настоящей статьи, прекращается в момент выбывания судна из владения судостроительной или судоремонтной организации (подрядчика), если только это не является следствием его ареста.

3. При принудительной продаже судна или строящегося судна судостроительная и судоремонтная организации (подрядчик) имеют право на удовлетворение своих требований за счёт суммы, вырученной от продажи такого судна в соответствии с частью четвертой статьи 352 настоящего Кодекса.

## **ГЛАВА 2. ИПОТЕКА СУДНА ИЛИ СТРОЯЩЕГОСЯ СУДНА**

### **Статья 340. Установление ипотеки судна или строящегося судна**

1. Ипотека судна или строящегося судна устанавливается для обеспечения денежного обязательства путём заключения договора между собственником судна или строящегося судна (залогодателем) и кредитором (залогодержателем) с последующей регистрацией её в соответствии со статьями 342 и 343 настоящего Кодекса.

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

### **Статья 341. Предмет ипотеки судна или строящегося судна**

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

2. Ипотека судна не распространяется на фрахт.

3. Если иное не предусмотрено договором, ипотека строящегося судна распространяется на материалы и

оборудование, которые предназначены для его постройки и находятся в месте расположения строительной организации и чётко идентифицированы посредством маркировки или иным способом, а также на страховое возмещение по договору морского страхования строящегося судна на условиях ответственности за гибель и повреждение строящегося судна.

4. Если предметом ипотеки являются два или более судов либо строящихся судов, то каждое из них в отдельности или все они вместе при отсутствии соглашения о размере обеспечения обязательства каждым судном в отдельности служат обеспечением обязательств в полном размере.

### **Статья 342. Регистрация ипотеки судна или строящегося судна**

1. Ипотека судна регистрируется в том же реестре, в котором судно зарегистрировано.

2. Ипотека иностранного судна, которому временно на определенный срок предоставлено право плавания под Государственным флагом Туркменистана в соответствии с частью четвертой статьи 12 настоящего Кодекса, не может быть зарегистрирована в Туркменистане.

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 подтверждённых заключением эксперта равноценных строительных работ. При регистрации права собственности на строящееся судно выдаётся соответствующее свидетельство.

### **Статья 343. 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 залогодателя о регистрации ипотеки судна или строящегося судна должны быть указаны:

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

2) имя и адрес залогодателя ипотеки;

3) имя и адрес залогодержателя ипотеки или сведения о том, что она установлена на предъявителя;

4) максимальный размер обязательства, обеспеченного ипотекой, при установлении ипотеки на два или более судов либо строящихся судов - размер, в котором обязательства обеспечиваются каждым судном в отдельности при наличии соглашения об этом сторон;

5) дата окончания ипотеки судна или строящегося судна.

К заявлению залогодателя о регистрации ипотеки судна или строящегося судна прилагается договор об ипотеке судна или строящегося судна с указанными в таком договоре документами, заверенными в нотариальном порядке.

3. Для регистрации ипотеки судна или строящегося судна проводится правовая экспертиза документов, необходимых для регистрации ипотеки.

Орган регистрации ипотеки судна или строящегося судна имеет право отказать в её регистрации, если договор об ипотеке судна или строящегося судна либо прилагаемые к такому договору документы не отвечают требованиям регистрации ипотеки судна или строящегося судна.

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

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

Орган регистрации ипотеки судна или строящегося судна должен выдать залогодателю и залогодержателю свидетельство о регистрации ипотеки судна или строящегося

судна образца, установленного Уполномоченным органом в области водного транспорта, в соответствии с записями, содержащимися в Государственном судовом реестре, судовой книге или реестре строящихся судов.

5. Плата за регистрацию ипотеки судна или строящегося судна и порядок предоставления информации в соответствии с частью шестой настоящей статьи устанавливаются Кабинетом Министров Туркменистана.

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

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

### **Статья 344. Защита интересов залогодержателя ипотеки судна или строящегося судна**

Предполагается, что ипотека, зарегистрированная в государственном судовом реестре, судовой книге или реестре строящихся судов, действительно установлена в пользу того лица, в пользу которого такая ипотека фактически зарегистрирована, и все записи в Государственном судовом реестре, судовой книге и реестре строящихся судов являются действительными, если не зарегистрировано иное.

### **Статья 345. Преимущественное удовлетворение требований, вытекающих из обязательств, обеспеченных ипотекой судна или строящегося судна**

1. Требования, вытекающие из обязательств, обеспеченных зарегистрированной ипотекой судна, подлежат преимущественному удовлетворению перед всеми иными требованиями, кроме требований, предусмотренных частью первой статьи 333 и частями третьей и четвертой статьи 352 настоящего Кодекса.



2. Никакие требования не подлежат преимущественному удовлетворению перед требованиями, вытекающими из обязательств, обеспеченных зарегистрированной ипотекой строящегося судна, кроме требований, предусмотренных частью четвертой статьи 352 настоящего Кодекса.

**Статья 346. Очередность удовлетворения требований, вытекающих из обязательств, обеспеченных ипотекой судна или строящегося судна, между собой**

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

**Статья 347. Уступка прав по договору ипотеки судна или строящегося судна**

1. Залогодержатель имеет право уступить ипотеку судна или строящегося судна другому лицу только вместе с обеспеченным ею денежным обязательством. Уступка одного без другого не допускается.

2. При совершении уступки ипотеки судна или строящегося судна в Государственный судовой реестр, судовую книгу или реестр строящихся судов, в которых ипотека зарегистрирована, вносится запись о дате уступки и об имени и адресе лица, в пользу которого уступка сделана.

## **Статья 348. Сохранение судна или строящегося судна, обеспеченного ипотекой**

1. Залогодатель обязан принимать надлежащие меры по сохранению и поддержанию судна или строящегося судна, обеспеченного ипотекой.

2. Если невыполнение такой обязанности ведет к значительному обесцениванию судна или строящегося судна, залогодержатель имеет право в принудительном порядке осуществить ипотеку судна или строящегося судна, даже если срок исполнения обязательств не наступил.

## **Статья 349. Переход права собственности на судно или строящееся судно или изменение регистрации**

1. За исключением принудительной продажи судна или строящегося судна в соответствии со статьями 351 и 352 настоящего Кодекса, во всех иных случаях, влекущих за собой исключение судна из Государственного судового реестра или судовой книги либо права собственности на строящееся судно из реестра строящихся судов, орган регистрации не вправе исключить судно или право собственности на строящееся судно из соответствующих реестров, если только все зарегистрированные ипотеки судна или строящегося судна предварительно не удовлетворены либо не получено согласие всех залогодержателей в письменной форме.

2. Если исключение судна из Государственного судового реестра или судовой книги либо права собственности на строящееся судно из реестра строящихся судов является обязательным, за исключением случаев добровольной продажи, орган регистрации должен направить залогодержателям уведомление о предстоящем исключении судна или права собственности на строящееся судно из соответствующих реестров, чтобы залогодержатели приняли надлежащие меры по защите своих интересов. При неполучении их согласия судно или право собственности на строящееся судно исключается из соответствующих реестров

по истечении разумного периода, но не менее чем через три месяца после уведомления залогодержателей.

### **Статья 350. Основания принудительной продажи судна или строящегося судна и порядок продажи**

Если залогодатель не исполняет обязательства по оплате долга, то обремененное ипотекой судно или строящееся судно может быть продано на основании решения суда по месту нахождения арестованного судна или строящегося судна.

### **Статья 351. Извещение о принудительной продаже судна или строящегося судна**

1. До принудительной продажи судна или строящегося судна суд должен направить извещение об этом:

1) в орган регистрации судна или орган регистрации права собственности на строящееся судно;

2) всем залогодержателям зарегистрированных ипотек судна или строящегося судна, которые не установлены на предъявителя;

3) всем залогодержателям зарегистрированных ипотек судна или строящегося судна, установленных на предъявителя, и всем держателям морского залога на судно по требованиям, предусмотренным частью первой статьи 333 настоящего Кодекса, если они известили суд о своих требованиях;

4) зарегистрированному собственнику судна или строящегося судна;

5) 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 имён 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:

1) сведения о времени и месте принудительной продажи и такие сведения, которые касаются принудительной продажи или процедур, ведущих к принудительной продаже, и которые должны знать лица, имеющие право на извещение, в целях защиты своих интересов;

2) если время и место принудительной продажи не могут быть точно определены, сведения о примерном времени и предполагаемом месте принудительной продажи и другие сведения, касающиеся принудительной продажи и достаточные для защиты интересов лиц, имеющих право на извещение.

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 части первой 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 352. Последствия принудительной продажи судна или строящегося судна**

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

2. Расходы, понесённые в связи с арестом и последующей продажей судна или строящегося судна, в первую очередь покрываются за счет суммы, вырученной от их продажи. Данные расходы включают в себя, в частности, понесённые с

момента ареста судна расходы на содержание судна и членов его экипажа, заработную плату, другие суммы и расходы, указанные в пункте 1 части первой статьи 333 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, их предъявивших, сумма, вырученная от продажи судна или строящегося судна, если она остается, возвращается собственнику судна или строящегося судна и может свободно переводиться.

3. При принудительной продаже севшего на мель или затонувшего судна, подъём которого осуществляется администрацией морского порта для обеспечения безопасности мореплавания или защиты от загрязнения морской среды, расходы на подъём севшего на мель или затонувшего судна оплачиваются за счет суммы, вырученной от продажи такого судна, до удовлетворения любых требований, обеспеченных морским залогом на судно.

4. Если в момент принудительной продажи судно или строящееся судно находится во владении судостроительной или судоремонтной организации (подрядчик), 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 счёт суммы, вырученной от продажи судна или строящегося судна.

При наличии требований, обеспеченных морским залогом на судно в соответствии с частью первой статьи 333 настоящего Кодекса, у судоремонтной организации такое право возникает после удовлетворения указанных требований.

5. В случае принудительной продажи судна или строящегося судна соответствующий компетентный орган по просьбе покупателя выдаёт документ, удостоверяющий, что продано судно или строящееся судно, не обременённое 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 ипотеки, зарегистрированные на судно или строящееся судно, за исключением тех, которые приняты на себя покупателем.

Если покупателем судна или строящегося судна является гражданин или юридическое лицо Туркменистана, то судно или право собственности на строящееся судно должно быть зарегистрировано в соответствующем реестре в Туркменистане на имя такого покупателя.

6. Если судно или право собственности на строящееся судно зарегистрировано в соответствующем реестре в Туркменистане и покупателем такого судна или строящегося судна является иностранный гражданин или иностранное юридическое лицо, то орган регистрации судна либо орган регистрации права собственности обязан выдать такому покупателю свидетельство об исключении судна из Государственного судового реестра, судовой книги либо об исключении права собственности на строящееся судно из реестра строящихся судов для последующей регистрации судна либо регистрации права собственности на строящееся судно в соответствующих реестрах иностранного государства.

*(В редакции Закона Туркменистана от 1 марта 2014 г. – Ведомости Меджлиса Туркменистана, 2014 г., № 1, ст.49).*

## **Статья 353. Прекращение ипотеки судна или строящегося судна**

1. Ипотека судна или строящегося судна прекращается в случаях:

- 1) погашения денежного долга;
- 2) прекращения денежного обязательства иными чем погашение долга способами (принудительной продажей и другими);
- 3) гибели судна или строящегося судна, кроме случаев, когда 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 предоставлении доказательств о прекращении ипотеки судна или строящегося судна в случаях, предусмотренных частью первой настоящей статьи, орган регистрации вносит в соответствующий реестр судов или реестр строящихся судов запись о прекращении ипотеки судна или строящегося судна.

## **РАЗДЕЛ XXIII. АРЕСТ СУДНА**

### **Статья 354. Основания на арест судна**

1. Арест судна означает задержание или ограничение в передвижении судна во время нахождения его в пределах юрисдикции Туркменистана, осуществляемое на основании постановления суда, арбитражного суда или уполномоченного законом налагать арест третейского суда по морским делам для обеспечения морского требования, как оно определено в статье 355 настоящего Кодекса.

2. Судно может быть арестовано только по морскому требованию.

3. Судно может быть арестовано, даже если оно готово к отплытию.

4. Судно может быть арестовано для получения обеспечения независимо от того, что в соответствии с условиями, предусмотренными соответствующим договором, морское требование, по которому на судно наложен арест, подлежит рассмотрению в суде или арбитраже другого государства.

5. Правила, установленные настоящим разделом, не затрагивают право капитана морского порта на отказ в выдаче разрешения на выход судна из морского порта в соответствии со статьей 77 настоящего Кодекса, право администрации морского порта на задержание судна и груза по требованиям, предусмотренным статьей 78 настоящего Кодекса, а также право государственных органов на арест судна и груза, предусмотренное законодательством Туркменистана.

## **Статья 355. Морское требование**

Морским требованием является любое требование, возникшее в связи с:

- 1) причинением ущерба при эксплуатации судна;
- 2) причинением вреда жизни или здоровью гражданина на суше либо в воде, напрямую связанного с эксплуатацией судна;
- 3) осуществлением спасательной операции или договором о спасании;
- 4) расходами, связанными с принятием мер по предотвращению или уменьшению ущерба, в том числе ущерба окружающей среде, если такое требование возникает из международного договора Туркменистана, законодательства Туркменистана или любого соглашения, а также ущербом, который причинён или может быть причинён такими мерами;
- 5) расходами, связанными с подъёмом, удалением или уничтожением затонувшего судна или его груза;
- 6) любым договором об использовании судна;
- 7) любым договором морской перевозки груза или договором морской перевозки пассажира на судне;
- 8) утратой или повреждением груза, в том числе багажа, перевозимого на судне;
- 9) общей аварией;
- 10) лоцманской проводкой;
- 11) буксировкой;
- 12) предоставлением продуктов питания, материалов, топлива, запасов, оборудования, в том числе контейнеров, для эксплуатации судна или его содержания;
- 13) постройкой, ремонтом, модернизацией или переоборудованием судна;
- 14) портовыми и канальными сборами, сборами на других судоходных путях;
- 15) заработной платой и другими суммами, причитающимися капитану и другим членам экипажа судна за их работу на борту судна, в том числе расходами на репатриацию и уплачиваемыми от их имени взносами по социальному страхованию;



- 16) дисбурсментскими расходами, произведёнными в отношении судна;
- 17) страховой премией;
- 18) комиссионным, брокерским или агентским вознаграждением, уплачиваемым собственником судна или его фрахтователем по бербоут-чартеру либо от их имени;
- 19) любым спором о праве собственности и иных вещных правах на судно;
- 20) любым спором между собственниками судна об использовании судна и распределении прибыли;
- 21) зарегистрированной ипотекой судна;
- 22) любым спором, возникающим из договора купли-продажи судна.

### **Статья 356. Судно, которое может быть арестовано**

1. Судно, в отношении которого возникло морское требование, может быть арестовано, в случаях, если:

1) морское требование к судовладельцу обеспечено морским залогом на судно и относится к требованиям, предусмотренным частью первой статьи 333 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 пункты 1-3 настоящей части, 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 настоящей частью, не применяется к требованию, касающемуся права собственности на судно или владения им.

### **Статья 357. Освобождение судна от ареста**

1. Судно может быть освобождено от ареста только на основании постановления суда, арбитражного суда или указанного в части первой статьи 354 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 части первой статьи 354 настоящего Кодекса третейский суд определяет форму обеспечения, а также размер обеспечения, который не должен превышать стоимости судна.

3. Любая просьба об освобождении судна от ареста в связи с предоставлением обеспечения не означает признание ответственности, отказ от средств защиты или от прав на ограничение ответственности.

Лицо, предоставившее обеспечение в соответствии с частью второй настоящей статьи, может в любое время обратиться в суд, арбитражный суд или указанный в части первой статьи 354 настоящего Кодекса третейский суд с просьбой об уменьшении, изменении или отмене такого обеспечения.

### **Статья 358. Повторный и многократный арест судна**

1. 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 стоимости судна;

2) лицо, которое предоставило обеспечение, не в состоянии выполнить обязательства полностью или частично;

3) судно, которое арестовано, или обеспечение, которое предоставлено, освобождено:

а) по просьбе или с согласия лица, имеющего право на морское требование, и при наличии разумных оснований для такой просьбы или согласия;

б) в связи с невозможностью лица, имеющего право на морское требование, воспрепятствовать освобождению судна посредством принятия разумных мер.

2. Если судно арестовано для обеспечения морского требования или обеспечение предоставлено для предотвращения ареста судна либо 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 пунктами 2 и 3 части первой настоящей статьи.

3. Правила, установленные настоящей статьёй, не применяются по отношению к любому незаконному освобождению судна от ареста или уходу его от ареста.

## **Статья 359. Защита владельца арестованного судна**

1. Суд, арбитражный суд или указанный в части первой статьи 354 настоящего Кодекса третейский суд имеют право в качестве условия наложения ареста или продления ранее наложенного ареста судна обязать лицо, которое требует ареста судна или его продления, предоставить обеспечение в размерах и на условиях, которые могут быть определены судом,

арбитражным судом или указанным в части первой статьи 354 настоящего Кодекса третейским судом в связи с 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 настоящей части, не применяются по отношению к лицу, которое требует ареста судна или его продления по требованию, предусмотренному пунктом 16 статьи 355 настоящего Кодекса.

2. Суд, арбитражный суд или указанный в части первой статьи 354 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 предоставлено обеспечение 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. Если в соответствии с частью первой настоящей статьи предоставлено обеспечение, лицо, предоставившее такое обеспечение, может в любое время обратиться в суд, арбитражный суд или указанный в части первой статьи 354 настоящего Кодекса третейский суд с просьбой об уменьшении, изменении или отмене обеспечения.

## **РАЗДЕЛ XXIV. МОРСКОЙ ПРОТЕСТ**

### **Статья 360. Морской протест**

1. Если во время плавания или стоянки судна имело место происшествие, которое может явиться основанием для предъявления имущественных требований к судовладельцу, капитан судна в целях обеспечения доказательств для защиты

прав и законных интересов судовладельца должен сделать в установленном порядке заявление о морском протесте.

2. Морской протест должен содержать в себе всю полноту информации об обстоятельствах происшествия и причинах, вызвавших его, в том числе информацию об ущербе и о мерах, которые были приняты по предотвращению или уменьшению этого ущерба.

### **Статья 361. Заявление о морском протесте и срок его подачи**

1. Заявление о морском протесте делается:

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

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

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

### **Статья 362. Заявление о морском протесте с задержкой**

1. Если происшествие произошло во время плавания судна, то заявление о морском протесте может быть подано в момент прибытия судна или капитана судна в порт, не являющийся первым портом после происшествия, для избежания значительных потерь времени и расходов, связанных с заходом в первый порт после происшествия.

2. Если окажется невозможным заявить морской протест в сроки, установленные частью второй статьи 361 настоящего Кодекса, причины этого должны быть указаны в заявлении о морском протесте.

3. Капитаны иностранных судов могут подавать заявление о морском протесте в консульские учреждения государства, под флагом которого судно плавает, если такое право предусмотрено соответствующим международным договором.

### **Статья 363. Заявление о морском протесте в отношении причинения ущерба грузу**

1. При наличии оснований предполагать, что в результате происшествия причинён ущерб находящемуся на судне грузу, заявление о морском протесте должно быть подано до открытия люков.

2. Выгрузка находящегося на судне груза до заявления морского протеста допускается только в случае крайней необходимости.

### **Статья 364. Доказательства**

1. Капитан судна в подтверждение обстоятельств, изложенных в заявлении о морском протесте, обязан 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, представить лицу, которому было направлено заявление о морском протесте в соответствии с частью первой статьи 361 настоящего Кодекса, судовой журнал для ознакомления и заверенную капитаном судна выписку из судового журнала.

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

### **Статья 365. Составление акта о морском протесте**

Нотариус или должностное лицо консульского учреждения Туркменистана на основании заявления капитана судна, данных судового журнала, опроса капитана судна и в случае необходимости других членов экипажа судна составляет акт о

морском протесте и заверяет его своей подписью и гербовой печатью.

### **Статья 366. 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 Туркменистане на условиях взаимности.

## **РАЗДЕЛ XXV. ПРЕТЕНЗИИ, ИСКИ. ИСКОВАЯ ДАВНОСТЬ**

### **ГЛАВА 1. ПРЕТЕНЗИИ И ИСКИ**

### **Статья 367. 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. Указанные обстоятельства в иностранном порту удостоверяются в соответствии с правилами, существующими в данном порту.

2. Коммерческий акт составляется для удостоверения:

1) несоответствия между наименованием, массой или количеством мест груза либо багажа в натуре и указанными в перевозочном документе данными;

2) повреждения груза или багажа пассажира;

3) обнаружения груза или багажа без документов, а также документов без груза или багажа;

4) возвращения перевозчику похищенного груза или багажа.

3. Формы актов, порядок их составления и порядок удостоверения обстоятельств, не требующих составления

актов, устанавливаются правилами, утверждаемыми Уполномоченным органом в области водного транспорта

### **Статья 368. Претензии, предъявляемые 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 её.

3. Претензия, вытекающая из перевозки груза в смешанном сообщении, предъявляется к перевозчику, доставившему груз в конечный пункт перевозки.

### **Статья 369. Передача права на предъявление претензий и исков**

1. Передача права на предъявление претензий и исков другим физическим и юридическим лицам не допускается, кроме 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 (морская накладная, чартер).

### **Статья 370. Порядок предъявления претензии**

1. Претензия предъявляется в письменной форме.

К претензии об утрате или 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 возратить её без рассмотрения, если к претензии не приложены документы, предусмотренные частью первой настоящей статьи. Если перевозчик в указанный срок не возвратит заявителю претензию, оформленную не должным образом, она считается принятой к рассмотрению.

### **Статья 371. Срок для предъявления претензии, вытекающей из договора морской перевозки груза**

Претензии к перевозчику, вытекающие из договора морской перевозки груза, могут быть предъявлены в течение срока исковой давности в соответствии со статьей 372 настоящего Кодекса, кроме претензии о просрочке доставки груза, которая может быть предъявлена в течение двадцати одного дня со дня приемки груза получателем.

### **Статья 372. 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 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 срока, установленного для ответа.

## **ГЛАВА 2. ИСКОВАЯ ДАВНОСТЬ**

### **Статья 373. Срок исковой давности по требованиям, вытекающим из договора морской перевозки груза**

1. Срок исковой давности по договору морской перевозки груза - один год.

2. Срок исковой давности исчисляется по требованиям:

1) возмещения ущерба за полную утрату груза - с тридцатого дня после истечения условленного срока перевозки или, если такой срок не был оговорен, - с шестидесятого дня после принятия груза перевозчиком;

2) возмещения ущерба за частичную утрату груза, повреждение груза, просрочку его доставки - со дня прибытия груза;

3) ко всем другим случаям - по истечении трех месяцев после дня заключения договора морской перевозки груза.

### **Статья 374. Исковая давность по иным требованиям**

1. К требованиям, вытекающим из договора морской перевозки пассажира в заграничном сообщении, за исключением случая, предусмотренного частью первой статьи 187 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 частью первой статьи 187 настоящего Кодекса, при:

а) повреждении здоровья пассажира - со дня высадки пассажира на берег;

б) смерти пассажира, происшедшей во время его перевозки, - с того дня, когда пассажир должен был высадиться на берег;

в) повреждении здоровья во время перевозки, вызвавшего смерть пассажира после его высадки на берег, - со дня его смерти при условии, что данный срок не превышает трёх лет со дня высадки пассажира на берег;

г) утрате или повреждении 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. Годичный срок исковой давности применяется к требованиям, вытекающим из договора буксировки, договора морского агентирования, договора морского посредничества, тайм-чартера и бербоут-чартера и из общей аварии.

Указанный срок исчисляется:

1) по требованиям, возникающим из договоров, предусмотренных настоящей частью, кроме требований, возникающих из общей аварии, - со дня возникновения права на иск;

2) по требованиям, возникающим из общей аварии, - со дня составления диспаш.

3. По регрессным требованиям, предусмотренным статьей 290 настоящего Кодекса, применяется годичный срок исковой давности, исчисляемый со дня уплаты соответствующей суммы.

### **Статья 375. Исковая давность по требованиям о возмещении ущерба от загрязнения с судов нефтью и ущерба в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ**

1. Иски о возмещении ущерба от загрязнения с судов нефтью и ущерба в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ погашаются в течение трёх лет со дня, когда потерпевший узнал или должен был узнать о причинении такого ущерба. Однако иски о возмещении ущерба не могут быть предъявлены по требованиям:

1) о возмещении ущерба от загрязнения с судов нефтью - по истечении шести лет со дня инцидента, вызвавшего загрязнение;

2) о возмещении ущерба в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ - по истечении десяти лет со дня инцидента, причинившего такой ущерб.

## **Статья 376. Применение общих сроков**

К требованиям, по которым сроки исковой давности настоящим Кодексом не предусмотрены, применяются общие сроки исковой давности, установленные гражданским законодательством Туркменистана, если по таким требованиям международным договором Туркменистана не установлены иные сроки.

## **Статья 377. Приостановление срока исковой давности при наличии общей аварии**

Если исчисление суммы требования зависит от расчётов 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.

## **РАЗДЕЛ XXVI. ПРИМЕНИМОЕ ПРАВО**

### **Статья 378. 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 Туркменистана, определяется в соответствии с международными договорами Туркменистана, настоящим Кодексом, другими законами Туркменистана и признаваемыми в Туркменистане 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 праве, подлежащем применению, применяются правила настоящего Кодекса. Выбор права соглашением сторон договора 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 379. Право собственности и другие вещные права на судно**

1. Право собственности и другие вещные права на судно, а также возникновение, переход и прекращение таких прав определяются законом государства флага судна.

2. К вещным правам на судно, которому временно предоставлено право плавать под флагом другого государства, применяется закон государства, в котором судно зарегистрировано непосредственно до смены флага.

3. Права на строящееся судно определяются законом государства, в котором судно принято к постройке или строится, если иное не предусмотрено договором о постройке судна.

### **Статья 380. 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.

3. 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 праве, подлежащем применению.

### **Статья 381. 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 382. 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, указанного в билете пассажира.

2. При отсутствии соглашения сторон о праве, подлежащем применению, отношения сторон, возникающие из договоров, регулируются законом государства, в котором учреждена, имеет основное место деятельности или место жительства сторона, являющаяся:

- 1) перевозчиком - в договоре морской перевозки;
- 2) судовладельцем - в договоре морского агентирования, тайм-чартере и бербоут-чартере;
- 3) владельцем буксирующего судна - в договоре буксировки;
- 4) доверителем - в договоре морского посредничества;

5) страховщиком - в договоре морского страхования.

### **Статья 383. Применимое право при общей аварии**

1. При отсутствии соглашения сторон о праве, подлежащем применению, отношения, возникающие из общей аварии, регулируются законом государства, в порту которого судно закончило рейс после происшествия, вызвавшего общую аварию.

2. Если все лица, интересы которых затронуты общей аварией, принадлежат к одному и тому же государству, применяется закон данного государства.

3. Порядок распределения общей аварии, если она распределяется в Туркменистане, регулируется правилами, установленными разделом XVII настоящего Кодекса.

### **Статья 384. 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. Если столкновение судов произошло в открытом море и спор рассматривается в Туркменистане, применяются правила, установленные разделом XVIII настоящего Кодекса.

3. К отношениям, возникающим из столкновения судов, плавающих под флагом одного государства, применяется закон данного государства независимо от места столкновения судов.

### **Статья 385. Отношения, возникающие из причинения ущерба от загрязнения с судов нефтью или в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ**

При причинении ущерба от загрязнения с судов нефтью или в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ правила, установленные разделом XIX настоящего Кодекса, применяются к:

1) ущерб от загрязнения с судов нефтью и любому ущербу в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ, причинённому на территории Туркменистана;

2) предупредительным мерам по предотвращению или уменьшению такого ущерба, где бы они ни принимались.

### **Статья 386. Отношения, возникающие из спасания судна и иного имущества**

1. При отсутствии соглашения сторон о праве, подлежащем применению, к отношениям, возникающим из спасания судна и иного имущества во внутренних водах и в территориальном море, применяется закон государства, в котором имело место спасание, и если спасание осуществляется в открытом море и спор рассматривается в Туркменистане, то применяются правила, установленные разделом XX настоящего Кодекса.

2. Если спасавшее и спасённое суда плавают под флагом одного государства, применяется закон данного государства независимо от того, где имело место спасание.

3. К распределению вознаграждения между владельцем спасавшего судна, его капитаном и другими членами экипажа судна применяется закон государства флага судна и, если спасание осуществлялось не с судна, - закон, под действие которого подпадает договор, регулирующий отношения между спасателем и его работниками.

### **Статья 387. Морской залог на судно. Ипотека судна или строящегося судна**

1. К возникновению морского залога на судно и очередности удовлетворения требований, обеспеченных морским залогом на судно, применяется закон государства, в суде которого рассматривается спор.

2. Действительность зарегистрированных ипотек судна и очерёдность удовлетворения требований, вытекающих из обязательств, обеспеченных ипотеками, определяются законом государства, в котором зарегистрировано судно.



3. Ипотека судна, зарегистрированного в реестре иностранного государства, признаётся и принудительно осуществляется при условии, что:

1) она установлена и зарегистрирована в реестре в соответствии с законом государства, в котором зарегистрировано судно;

2) реестр, а также документы, подлежащие сдаче в соответствии с законом государства, в котором зарегистрировано судно, на хранение в орган, осуществляющий регистрацию, открыты для проверки и выписки из реестра и копии таких документов могут быть получены от этого органа;

3) в реестре и таких документах содержатся 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 очерёдность удовлетворения относительно других зарегистрированных ипотек.

4. Действительность зарегистрированных ипотек строящегося судна и очерёдность удовлетворения требований, вытекающих из обязательств, обеспеченных ипотеками, определяются законом государства, в котором судно принято к постройке или строится.

5. Принудительное осуществление ипотеки судна или строящегося судна, регулируется законом государства, в котором принудительное осуществление имеет место.

*(В редакции Закона Туркменистана от 1 марта 2014 г. – Ведомости Меджлиса Туркменистана, 2014 г., № 1, ст.49).*

## **Статья 388. Ограничение ответственности по морским требованиям**

К ограничению ответственности по морским требованиям применяется закон государства, в суде которого рассматривается морское требование, подпадающее под ограничение ответственности.

*(В редакции Закона Туркменистана от 1 марта 2014 г. – Ведомости Меджлиса Туркменистана, 2014 г., № 1, ст.49).*