

УТВЕРЖДАЮ
Заместитель Народного Комиссара
Морского Флота СССР

А. А. АФНАСЬЕВ

Тарифное руководство № 4-М (Сборник правил перевозок и тарифов № 5-в, 1945 г.)

4-М

BIOTEKA
Instytutu
Morskiego
w Gdyni

~~M 562 II~~

**ОБЩИЕ И СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ПЕРЕВОЗКИ
ГРУЗОВ, ПАССАЖИРОВ, БАГАЖА И ТОВАРО-
БАГАЖА ПО МОРСКИМ ПУТЯМ СООБЩЕНИЯ
НА СУДАХ НКМФ СССР**

ЧАСТЬ I

Вводится с 1 июля 1945 г.

ИЗДАТЕЛЬСТВО
МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ
МОСКВА ☆ 1945

4-М

УТВЕРЖДАЮ

Заместитель Народного Комиссара
Морского Флота СССР А. А. *Афанасьев*

Тарифное руководство № 4-М
(Сборник правил
перевозок и тарифов № 5-6, 1945 г.)

ОБЩИЕ И СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ПЕРЕВОЗКИ
ГРУЗОВ, ПАССАЖИРОВ, БАГАЖА И ТОВАРО-
БАГАЖА ПО МОРСКИМ ПУТЯМ СООБЩЕНИЯ
НА СУДАХ НКМФ СССР

ЧАСТЬ I

Вводится с 1 июля 1945 г.

О ВВЕДЕНИИ В ДЕЙСТВИЕ ОФИЦИАЛЬНЫХ РУКОВОДСТВ ПО ПРАВИЛАМ ПЕРЕВОЗОК И ТАРИФАМ, ПРИМЕНЯЕМЫМ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ СССР

В связи с переработкой и переизданием официальных руководств по правилам перевозок и тарифам, применяемым на морском транспорте СССР, приказываю:

1. Установить следующую номенклатуру руководств по правилам перевозок и тарифам:

Руководство № 1-М. Правила применения грузовых тарифов и дополнительных сборов, номенклатура и классификация грузов.

Руководство № 2-О. Алфавит к номенклатуре грузов.

Руководство № 3-М. Тарифы на проезд пассажиров и перевозку багажа и товаро-багажа.

Руководство № 4-М. Общие и специальные правила перевозки грузов, пассажиров, багажа и товаро-багажа.

Руководство № 5-М. Правила перевозки опасных грузов.

Руководство № 6-М. Сборы и платы, взимаемые в морских портах СССР.

Руководство № 7-О. Правила перевозки грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении.

2. Все перечисленные руководства ввести в действие с опубликованием о сроках их введения в «Сборнике правил перевозок и тарифов морского транспорта СССР».

Biblioteka
Uniwersytetu Gdańskiego



1100873842



413895/1

D 121/75/72

105

ОТДЕЛ «А»

ОБЩИЕ ПРАВИЛА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ, ПАССАЖИРОВ И БАГАЖА ПО МОРСКИМ ПУТЯМ СООБЩЕНИЯ НА СУДАХ СССР

1. Общие положения

§ 1. Настоящие правила распространяются на перевозки грузов, пассажиров, багажа и товаро-багажа по морским путям сообщения между портами Союза ССР в малом и большом каботаже на транспортных судах СССР, находящихся в эксплуатации морских пароходств.

§ 2. Перевозки грузов, пассажиров и багажа на судах СССР, эксплуатируемых управлениями морских пароходств, между портами СССР и иностранными портами, а также перевозки между отдельным иностранным портом и другим производятся применительно к настоящим правилам, поскольку иное не предусмотрено специальными постановлениями и правилами, действующими в отношении иностранных перевозок, договорами, заключенными перевозчиком с клиентурой, или условиями перевозки, включаемыми в консекмент.

§ 3. Настоящие правила распространяются на перевозки в прямом водном и прямом смешанном железнодорожно-водном сообщениях во всем, не предусмотренном особыми положениями об этих перевозках.

§ 4. Под термином «перевозчик» в настоящих правилах понимаются управления морских пароходств на местах. Под термином «агентство перевозчика» понимаются: в портах СССР — управление соответствующего порта, а в иностранных — соответствующие организации, осуществляющие агентское обслуживание судов морских пароходств на основе заключаемых последними договоров.

§ 5. Выполнение государственного плана грузовых и пассажирских перевозок является основной обязанностью морских пароходств.

Уменьшение предусмотренного утвержденным месячным планом для каждого грузоотправителя объема перевозок воспрещается.

Народный Комиссариат Морского Флота и его местные органы обеспечивают безусловное первоочередное выполнение плана перевозок грузов общегосударственного значения (1-я категория).

§ 6. На основании месячного плана перевозок, утвержденного в порядке, предусмотренном правительственными постановлениями, для каждого отдельного отправителя грузов в малом каботаже устанавливается месячный плановый объем перевозок, а для отправителей в большом каботаже и иностранных сообщениях — график движения судов.

Примечание. В малом каботаже установление графика движения судов необязательно и производится лишь в договорном порядке.

Порядок установления месячного планового объема перевозок и графика движения судов определяется правилами оперативного планирования перевозок по морским путям.

§ 7. Установленный в соответствии с месячным планом график движения по каждому отдельному судну подлежит обязательному соблюдению как пароходством, так и отправителем (или получателем) груза. Отклонения от установленного графика допускаются лишь в случаях, указанных в §§ 10—15 настоящих общих правил и должны быть оформлены актом за подписями обеих сторон.

Примечание. Другие изменения (не предусмотренные §§ 10—15) графика допускаются в пределах утвержденного месячного плана по согласию заинтересованных наркоматов с Наркомморфлотом.

§ 8. Предъявление грузов к перевозке и выполнение перевозок, в соответствии с месячным плановым объемом перевозок или графиком твжжения судов, производится с соблюдением действующих на морском транспорте правил перевозок и специальных договоров, заключаемых между пароходствами и отправителями грузов.

§ 9. Перевозка в малом каботаже грузов мелкими отправлениями (не более 16,5 тонн по одной накладной и в сумме не более 50 тонн в месяц от одного отправителя для грузов, следующих в смешанном железнодорожно-водном сообщении, и не более 100 тонн для грузов, следующих в прямом водном сообщении) производится пароходствами по распоряжению начальника порта на основании предварительных заявок, подаваемых отправителем начальнику порта не позднее, чем накануне дня предъявления груза.

Порядок приема грузов мелкими партиями устанавливается начальником пароходства и объявляется для всеобщего сведения.

Отправители, регулярно предъявляющие к перевозке грузы мелкими партиями, должны заключать с начальником пароходства или начальником порта специальный договор, предусматривающий все условия перевозки.

§ 10. Грузоотправителю, по согласованию с начальником пароходства, предоставляется право замены одного груза, предусмотренного планом (а в соответствующих случаях графиком для данного судна), другим грузом с соблюдением следующих условий:

а) в малом каботаже — замена может быть произведена лишь в пределах одной и той же группы грузов по утвержденной правительством номенклатуре планируемых грузов;

б) в большом каботаже и в заграничном сообщении — замена может быть произведена (при условии оповещения пароходством о предстоящей замене груза не позже чем за 48 часов до срока подачи судна) в пределах номенклатуры грузов каждого отправителя (Экспортлес, Экспортхлеб, Углеэкспорт и т. п.), если перевозка предъявляемого груза может быть произведена в соответствии с действующими правилами и техническими требованиями перевозки и если, при этом, произведенная замена груза полностью обеспечивает предусмотренную графиком загрузку судна по его грузоподъемности или грузоместности.

§ 11. Пароходству предоставляется право заменять судно, предусмотренное по графику, другим судном, полностью удовлетворяющим условиям перевозки груза, и без ущерба для своевременности его доставки.

§ 12. Пункты отправления и назначения грузов I и II категорий завяляются отправителями в своих месячных заявках и, в соответствии с утвержденным планом перевозок, указываются в рабочем плане или графике движения судов, которые даются начальником пароходства порту и грузоотправителю.

Изменение, по заявлению отправителя, пунктов отправления или назначения груза, предусмотренных рабочим планом или графиком, допускается лишь с разрешения начальника пароходства.

При перевозках в малом каботаже изменение пунктов отправления или назначения допускается с соблюдением следующих условий:

а) изменение пунктов отправления может быть допущено лишь в пределах района, приписанного к порту отправления, и если заявление отправителя об изменении будет получено пароходством не позднее чем за 3 дня до наступления декады;

б) изменение пункта назначения допускается в исключительных случаях и лишь в направлении, предусмотренном планом, причем, если это изменение касается груза, находящегося в пути, то применяется особый порядок расчета провозных плат, предусмотренный тарифами.

Примечания: 1. Если изменение пунктов назначения вызывается причинами, зависящими от пароходства или от неблагоприятных условий судоходства, или от стихийных явлений, — переадресовка производится по согласованию пароходства с грузовладельцем и провозная плата в этих случаях взимается по фактическому пробегу.

2. Во всех случаях переадресовки грузов, производимой по распоряжению правительства, провозная плата взимается по фактическому пробегу.

3. В случае, если такие переадресовки касаются значительного количества груза и угрожают невыполнением плана завоза в определенные районы, пароходство обязано уведомить об этом Наркомморфлот.

§ 13. Заходы судов в дополнительные порты погрузки или выгрузки, сверх предусмотренных графиком, допускаются по заявлению грузоотправителя с разрешения начальника пароходства, со взысканием дополнительно провозной платы и сборов, предусмотренных тарифами (в малом каботаже) или соглашением (в большом каботаже и в заграничных сообщениях).

§ 14. Пароходство имеет право при наличии груза у отправителя производить, в пределах утвержденного месячного плана, сгущение подачи тоннажа для создания лучшего использования судов и восполнения недогрузок.

Сгущение подачи тоннажа производится с обязательным учетом перерабатывающей способности портуальных пунктов отправителя. Сгущение допускается в пределах не свыше 25% нормы отправки груза, установленной на данную декаду.

Сгущение, превышающее указанные выше пределы, может производиться лишь по соглашению сторон.

О намеченном на предстоящую декаду сгущении подачи тоннажа пароходство предупреждает отправителя за двое суток до наступления декады.

О дне подачи тоннажа, в счет сгущенной нормы, пароходство предупреждает отправителя не позже 14 часов накануне дня подачи.

Тоннаж, поданный сверх плановой нормы без предупреждения отправителя и последний незагруженный, не засчитывается в счет выполнения плана.

§ 15. Запрещение погрузки грузов в определенных направлениях (конвенционное) может производиться распоряжением начальника пароходства в случаях стихийных явлений или происшествий, вызвавших перерыв движения, с немедленным уведомлением Наркомморфлота, который и устанавливает срок действия запрещения.

Во всех остальных случаях запрещение погрузки может производиться только распоряжением Народного Комиссара Морского Флота с немедленным извещением об этом заинтересованных наркоматов и центральных управлений Союза ССР. В случае необходимости запретить погрузку на срок свыше 5 дней Наркомморфлот должен получить на это согласие Председателя СНК Союза ССР.

§ 16. Пункты приема грузов и посадки пассажиров, между которыми установлено регулярное пароходное сообщение, а также сведения об объеме операций этих пунктов, объявляются перевозчиком во всеобщее сведение путем публикации в «Сборнике правил перевозок и тарифов морского транспорта СССР».

§ 17. О каждой приостановке рейсов по установленным перевозчиком регулярным товаро-пассажирским линиям объявляется во всеобщее сведение путем вывешивания объявлений и публикации в печати.

§ 18. Перевозчик имеет право отказать в приеме к перевозке пассажиров, багажа и грузов в следующих случаях:

1) когда пассажир или отправитель груза не согласится подчиниться соответствующим постановлениям правительственных органов, касающимся морской перевозки, настоящим правилам, а равно действующим тарифам;

2) когда перевозка пассажиров, багажа или грузов приостановлена в установленном порядке распоряжением правительства или вследствие какого-либо чрезвычайного события или действия непреодолимой силы;

3) когда на отходящем судне не окажется свободного места;

4) когда пассажир находится: а) в нетрезвом состоянии или б) в таком болезненном состоянии, которое может угрожать опасностью другим пассажирам (инфекционная болезнь, умопомешательство и т. п.), и если для такого пассажира не будет взято особое отделение (каюта) на пароходе;

5) когда перевозка предъявленного к отправлению груза возмещена по каким-либо обстоятельствам или требует устройства приспособлений, которых перевозчик не имеет и по правилам технической эксплуатации иметь не обязан;

6) когда тот или иной порт (перевозчика) закрыт для приема грузов к перевозке.

О всяком случае отказа в принятии к перевозке пассажиров, багажа или груза, перевозчик по требованию лиц, которых такой отказ будет касаться, обязан составить акт.

§ 19. Провозные платы, дополнительные сборы, штрафы и премии, связанные с перевозкой грузов, пассажиров и багажа, взимаются согласно действующим тарифам морского транспорта СССР.

§ 20. Во всем непредусмотренном настоящими правилами надлежит руководствоваться Кодексом торгового мореплавания СССР, а также соответствующими условиями договоров морской перевозки, заключаемых перевозчиком с клиентурой.

II. Перевозка грузов

§ 21. Перевозка грузов производится в планово-договорном порядке, в соответствии с действующими на этот предмет специальными постановлениями правительства.

Грузы, не включенные в планы перевозок, а также грузы хотя и включенные в план, но предъявляемые к перевозке вне плана, перевозятся в порядке очереди их предъявления к перевозке.

§ 22. Договор перевозки грузов должен быть совершен в письменной форме. Наличие и содержание договора могут быть доказываемыми исключительно письменными доказательствами.

§ 23. Договор перевозки считается заключенным с момента принятия груза перевозчиком вместе с погрузочным ордером (накладной).

Время приема груза к перевозке удостоверяется наложением на коносамент (накладную и квитанцию) календарного штампа агентства пункта отправления.

Примечание. На коносаментах, выдаваемых на грузы, принятые из склад порта, но не могущие быть немедленно погруженными на судно, налагается штампель: «Груз принят к перевозке с ожиданием на складе».

§ 24. Отправитель, желающий сдать к перевозке груз, составляет за своей подписью погрузочный ордер (накладную) с указанием в ней следующих сведений: наименование отправителя и получателя, их адреса, пункт назначения, наименование грузов в соответствии с одним из наименований алфавита к номенклатуре грузов (Часть II свода грузовых тарифов), число мест, род упаковки, марки и знаки на товарных местах, вес или объем груза, сумма наложенного платежа, состояние как груза, так и упаковки, и особые, в соответствующем случае, отметки об отсутствии упаковки, а также сведения о приложенных документах, долженствующих следовать при грузе.

§ 25. Грузоотправитель отвечает за верность указанных им в погрузочном ордере (накладной) сведений, подвергаясь всем последствиям их неправильности, неточности или неполноты.

Перевозчик имеет право проверять правильность этих сведений.

В случае неполноты или неясности наименования груза агенты перевозчика обязаны предложить грузоотправителю уточнить наименование. До уточнения наименования прием груза к перевозке может быть задержан.

При неуточнении наименования в порту отправления это уточнение производится в порту назначения до выдачи груза по инициативе агентов перевозчика или по требованию получателя, с обязательным составлением коммерческого акта.

В случае несоставления коммерческого акта последующие перерасчеты после выдачи груза, по мотивам неполноты или неясности наименования, не допускаются ни по заявлению грузовладельца, ни по требованию перевозчика.

Если при проверке (как в пункте отправления, так и в порту назначения) будет обнаружено, что содержание груза не соответствует наименованию, указанному отправителем в погрузочном ордере (накладной), или же неверно указано количество грузов, перевозимых поштучно, когда погрузка их производится средствами отправителя, и это влечет за собой уменьшение провозных платежей и сборов, то с грузовладельца взимается разница, согласно тарифу, и штраф за неправильное наименование груза, предусмотренный § 101 настоящих правил. Об обнаружении указанных неправильностей агенты перевозчика обязаны составить акт.

Если на складе перевозчика (в порту отправления или назначения) или в пути следования будет обнаружено, что к перевозке под неправильным наименованием сдан груз, запрещенный к перевозке или требующий при перевозке особых мер предосторожности, то агенты перевозчика обязаны:

1) по обнаружении такого груза на складе — составить акт за подписью агента перевозчика и двух посторонних свидетелей и сообщить властям для принятия соответствующих мер, с передачей при этом грузовых мест в распоряжение властей;

2) при обнаружении такого груза в пути следования — составить акт за подписью капитана парохода, его помощника и двух посторонних свидетелей, если они окажутся, самый же груз выбрасывается за борт или, при возможности принятия особых мер предосторожности, доставляется в порт, где передается в распоряжение властей.

За предъявление под неправильным наименованием запрещенных к перевозке грузов, или грузов, требующих при перевозке особых мер предосторожности, грузоотправитель несет ответственность в соответствии с § 102 настоящих правил.

§ 26. Отправитель обязан вручить перевозчику в пункте отправления для приложения к коносаменту (накладной) должествующие сопровождать груз документы, которые необходимы для выполнения портовых, таможенных, санитарных и прочих формальностей.

Перевозчик не обязан проверять верность и достаточность этих документов.

§ 27. Отправка по одному коносаменту (накладной) не допускается: а) грузов, подверженных скорой порче, вместе с грузами, такой порче не подверженными; б) грузов, дозволенных к перевозке лишь с соблюдением особых условий, и грузов, дозволенных к перевозке безусловно; в) грузов, не могущих по своим свойствам быть помещенными вместе; г) грузов, перевозка которых сопряжена с таможенными, административными и другими формальностями, и грузов, перевозка которых этих формальностей не требует; д) грузов с разными сроками хранения по прибытии.

§ 28. Нижеследующие грузы принимаются исключительно по особому предварительному с агентством перевозчика соглашению и с соблюдением в отношении их перевозки установленных специальных правил:

- а) всякие легковоспламеняющиеся, взрывчатые и иные огнеопасные грузы;
- б) едкие и ядовитые вещества;
- в) животные;
- г) самовозгорающиеся грузы;
- д) предметы высокой стоимости (золото, серебро, платина, ювелирные изделия, картины, драгоценные камни и т. п.);
- е) иные предметы и грузы, перевозка которых совершается с соблюдением специальных правил.

§ 29. Тяжеловесы, громоздкие и длинномерные предметы принимаются к перевозке лишь в пределах, допускаемых конструкцией судов.

§ 30. Перечень грузов, прием которых к перевозке от всех или некоторых отправителей воспрещен, устанавливается:

- а) Народным Комиссаром Морского Флота — по несоответствию особенности груза техническим устройствам судов,
- б) правительственными органами — во всех остальных случаях.

§ 31. Груз, нуждающийся в таре или предохранении при перевозке от утраты и повреждения, должен предъявляться к перевозке прочно упакованным в соответствующую для данного груза, в условиях морской перевозки, тару, а также иметь на упаковке ясные отличительные знаки и марки, согласно правилам маркировки грузов.

При предъявлении такого груза без тары, а также в неисправной или не соответствующей свойствам груза таре, не обеспечивающей полную сохранность груза в условиях морской перевозки, а также при неясности или явной неполноте маркировки, перевозчик должен отказать в приеме груза.

При предъявлении груза к перевозке в таре, имеющей такие недостатки, которые не вызывают опасения порчи или утраты груза в пути, перевозчик может принять груз к перевозке лишь при условии письменного заявления от отправителя о недостатках тары.

В таком же порядке удостоверяется обнаруженное при приеме неисправное состояние груза, допускаемого к перевозке без тары.

Об отказе перевозчика в принятии груза к перевозке по причине отсутствия или неисправности тары или маркировки, а также о неисправности принимаемого к перевозке груза, предъявляемого без тары, перевозчиком составляется акт.

Примечание. Исправление поврежденных тары или маркировки в пути следования производится перевозчиком за счет грузовладельца по себестоимости.

§ 32. Все грузы принимаются к перевозке по весу или поштучно; в случае согласия грузовладельцев грузы могут быть приняты без взвешивания, с указанием веса по заявлению отправителя, что должно быть оговорено в коносаменте. За производство взвешивания с отправителя взимается сбор, предусмотренный тарифами.

При принятии груза за весом отправителя перевозчик имеет право проверять указанный отправителем вес.

§ 33. Провозная плата и дополнительные сборы оплачиваются при сдаче груза к перевозке наличными деньгами или чеками из лимитированных книжек Государственного банка.

Порядок расплаты чеками устанавливается Народным Комиссариатом Морского Флота по согласованию с Государственным Банком.

При перевозке внешнеторговых грузов, а также при перевозке грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, допускается оплата провоза груза в порядке централизованных расчетов через Государственный банк. Правила централизованных расчетов за перевозку грузов устанавливаются Народным Комиссариатом Морского Флота по соглашению с Государственным банком.

Причитающиеся перевозчику платежи в части, не взысканной при отправлении, взыскиваются с получателя при выдаче груза.

За неуплату при отправлении платежей за перевозку отправитель несет ответственность в соответствии с § 104 настоящих правил.

§ 34. На предъявленный к перевозке груз отправитель может налагать платеж.

Порядок производства операций по наложенным платежам устанавливается специальными правилами.

За оформление наложенного платежа отправитель уплачивает сбор, предусмотренный в тарифах.

§ 35. Отправитель может объявить ценность предъявленного к перевозке груза. Объявленная ценность не должна превышать действительной стоимости груза. В случае спора между отправителем и арендом перевозчика стоимость груза определяется экспертизой, о чем составляется акт.

При предъявлении к перевозке груза с объявленной ценностью отправитель уплачивает сбор в размерах, предусмотренных тарифами.

Народный Комиссар Морского Флота определяет, какие грузы не принимаются к перевозке с объявленной ценностью, а также какие грузы, в каких случаях и при каком способе перевозки принимаются не иначе, как с объявленной ценностью.

§ 36. Нагрузка и выгрузка перевозимых грузов в портах СССР, кроме грузов навалочных и насыпных, а также стивидорные работы в трюмах и на палубе судна производятся соответствующим аппаратом управления порта.

Нагрузка и выгрузка навалочных и насыпных грузов, а при отсутствии у порта своего перегрузочно-разгрузочного аппарата, также и других грузов, производится грузовладельцем с соблюдением им норм, установленных Наркомморфлотом для погрузки и выгрузки судов.

Примечания: 1. Производство погрузочно-разгрузочных работ в зарубежных портах лежит на обязанности грузовладельца в соответствии с условиями заключаемых договоров перевозки и перевалки.

2. Во всех портах и пунктах Дальне-Восточного бассейна, за исключением портов: Владивостокского, Александровска-на-Сахалине, Николаевска-на-Амуре и Находки (погрузка углей) — грузовые работы производятся средствами и силами грузовладельца с соблюдением норм, установленных Наркомморфлотом.

3. Нормы погрузки и разгрузки судов в заграничных сообщениях устанавливаются Наркомморфлотом по согласованию с Наркомвнешторгом.

§ 37. В случаях, когда в провозном документе имеется оговорка о том, что выгрузка, а в рейдовых портах и подвозка, производится средствами и за счет получателя, последний обязан по прибытии судна в пункт назначения немедленно принять груз с судна, не исключая праздничных дней, и несет ответственность за все последствия невыполнения этой обязанности.

§ 38. Наблюдение за правильною нагрузкой и выгрузкой груза, укладкой его на судне и надлежащей сепарацией, в соответствии с техническими условиями его перевозки, лежит на обязанности администрации судна. В соответствии с этим все указания судовой администрации относительно производства этих работ на судне подлежат беспрекословному исполнению со стороны грузовладельца, производящего нагрузку или выгрузку груза. В случае неисполнения грузителем указаний судовой администрации, об этом составляется соответствующий акт.

§ 39. Если для производства погрузки или выгрузки тех или иных предметов требуются особые приспособления, или материалы, которых в соответствующем порту не имеется, или если имеющиеся приспособления и материалы, будучи в исправном состоянии, окажутся недостаточными для надлежащего обеспечения грузовых работ, то такие приспособления и материалы должны быть предоставлены грузовладельцем.

Примечание. При перевозке животных в случае, если таковая производится не на специально приспособленном судне, все приспособления для перевозки устраиваются грузоотправителем, или же по согласию с морским агентством они предоставляются или устраиваются последним за счет грузохозияна.

§ 40. При перевозке животных, а также загрязняющих грузов или обладающих трудноудаляемым запахом, и хлебных грузов, зараженных вредителями, — очистка, мойка, хлорирование, дезинфекция и фумигация судов как в пути, так и после совершения указанных перевозок, производится перевозчиком со взиманием за эти работы сборов, установленных тарифами.

§ 41. С согласия отправителя грузы могут перевозиться не палубе судна, но на полном риске отправителя за такой способ перевозки. О перевозке на палубе делается отправителем соответствующая отметка в погрузочном ордере (накладной) и переносится агентством в коносамент (квитанцию к накладной), принятие которого является подтверждением согласия грузоотправителя на перевозку груза на палубе.

§ 42. Перевозчик вправе, если это представится необходимым, перегрузить груз с одного судна на другое непосредственно или путем предварительной выгрузки его на берег, или на вспомогательное судно, или подвозить груз при погрузке или выгрузке на вспомогательных судах.

Перевозчик также вправе передавать груз для отправки на суда других судовладельцев или на другие средства транспорта, причем на всё время пути сохраняют свою силу условия коносамента, выданного перевозчиком на данный груз.

§ 43. Сроки доставки грузов исчисляются порядком, предусмотренным правилами о сроках доставки.

§ 44. Право распоряжения грузом после выдачи перевозчику коносамента (накладной) принадлежит отправителю или получателю груза в зависимости от того, кто предъявит коносамент, или иному правильному держателю коносамента.

Лицо, имеющее право распоряжения грузом, может требовать через агентство порта отправления, чтобы сданный к перевозке груз был:

- а) задержан отправкой,
- б) выдан обратно до погрузки судна,
- в) возвращен обратно в пункт отправления,
- г) выдан в промежуточном пункте следования судна,
- д) выдан не тому лицу, которое указано в коносаменте (накладной).

Указанное право распоряжения грузом прекращается с момента выдачи груза в пункте назначения.

Означенное требование должно быть заявлено агентству порта письменно с приложением коносамента (накладной), который задерживается агентством

(в чем им выдается расписка) до получения от подлежащего агентства уведомления о последовавшем исполнении требования заявителя или же невозможности исполнить заявленное требование.

Государственные учреждения и предприятия, кооперативные и общественные организации могут предъявлять эти требования либо через порт отправления, либо через порт назначения. Частные лица могут предъявлять указанные требования лишь через порт отправления.

По получении такого уведомления агентство порта делает соответствующую отметку в коносаменте (накладной) и возвращает таковой грузовладельцу с отобранием выданной ранее расписки.

При выполнении предусмотренных настоящим параграфом распоряжений грузовладельца с последнего взыскивается провозная плата и сборы, установленные в тарифе, и перевозчик имеет право на возмещение всех расходов, произведенных им в связи с выполнением этих распоряжений.

§ 45. Если вследствие запрещения властей, дурной погоды и тому подобных причин, не зависящих от перевозчика, груз не может быть выгружен в порту назначения, то перевозчик имеет право выгрузить его в другом ближайшем порту, где это окажется возможным, чем и исчерпывается обязательство перевозчика по договору перевозки.

Агентство порта вынужденной выгрузки сообщает о завезенных грузах агентству порта отправления и назначения для осведомления о завозе грузоотправителя путем вывешивания в агентстве на видном месте соответствующего объявления или путем посылки письменного извещения.

При потребности доставить груз в порт первоначального его назначения грузоотправитель подает письменное о том заявление агентству порта отправления, а это последнее делает надлежащее указание агентству порта вынужденной выгрузки груза.

В последнем случае груз отправляется в порт первоначального его назначения по вновь составленным документам, с начислением всех причитающихся по тарифу платежей за новую перевозку и со включением во вновь составленный коносамент (накладную) суммы платежей, переведенных к получению по первоначальному документу, а равно всех расходов, понесенных агентством порта вынужденной выгрузки груза, по его выгрузке и нагрузке.

При выдаче завезенного груза в порту вынужденной выгрузки сбор за хранение груза не взыскивается за первые два дня хранения; если же последует распоряжение грузоотправителя о доставке груза в порт его первоначального назначения, то плата за хранение груза в агентстве порта вынужденной выгрузки не взимается за 10 дней хранения; плата за хранение сверх 10 дней и до новой отправки груза в порт первоначального его назначения начисляется по тарифу и включается в новую накладную, составленную агентством порта вынужденной выгрузки груза.

Примечание. Если по указанным выше причинам произведен завоз грузов, следующих от и до заграничных портов в какой-либо порт СССР, и согласно таможенным правилам грузы эти не подлежат выгрузке в портах СССР, а должны быть доставлены обратно в заграничные порты, то перевозчик за обратную доставку взимает фрахт и все сборы, как за новую отправку, независимо от платежей, имеющих по первоначальной отправке.

§ 46. Если в коносаменте (накладной) указаны адрес получателя и способ посылки извещения о прибытии груза, то агентство порта назначения обязано послать таковое в самый день прибытия груза и во всяком случае не позднее 12 часов следующего дня, хотя бы груз прибыл и ранее истечения срока доставки.

Независимо от расходов по посылке уведомления, за составление этих уведомлений (повесток) агентом взимается с грузополучателя особая, установленная тарифом, плата.

В случае непосылки по вине перевозчика в указанный выше срок уведомления о прибытии груза перевозчик лишается права на взимание платы за хранение груза в течение просроченных им дней. Если же по каким-либо причинам перевозчик не может исполнить поручения об извещении грузополучателя, то он сообщает об этом через агентство пункта отправления отправителю груза,

не неся при этом ответственности за неисполнение этого поручения, и не лишается права на взыскание платы за хранение.

Требовать от перевозчика доказательств посылки им уведомления грузо-хозяина может только в случае, если при указанном им способе перевозчик может получить расписку или другой документ, удостоверяющий посылку та-кого извещения.

§ 47. Перевозчик обязан выдавать грузы в пунктах назначения в опреде-ленное для действия агентств время, при условии уплаты всех платежей и сборов, причитающихся по данной перевозке, как перевозчику, так и другим государственным органам, не уплаченных при сдаче грузов для перевозки.

Груз выдается тому лицу или учреждению, на имя которого груз адре-сован, или иному правильному держателю коносамента, по удостоверении лич-ности получателя или по предъявлении его представителем соответствующего полномочия.

В принятии груза и в уплате взысканной перевозчиком суммы денег по-лучатель выдает перевозчику расписку.

Вместе с грузом получателю выдается копия коносамента (накладная) с указанием в нём взысканных платежей. Если расчёты за перевозки произво-дятся в централизованном порядке, то получателю, по его требованию, вместо накладной выдается копия накладной.

Если Государственный банк, согласно кредитным правилам, воспретит вы-дачу груза получателю или его правопреемнику, то передача груза на ответ-ственное хранение получателю или на склады других организаций произво-дится на основании соответствующих законов и издаваемых Народным Комисса-риатом Морского Флота, по согласованию с Государственным банком Союза ССР, правил.

§ 48. Получатель может требовать, чтобы в пункте назначения были про-верены вес и состояние груза.

В случае, если при перевеске или проверке состояния груза не окажется недостачи, превышающей нормы естественной убыли, получатель уплачивает сборы за проверку веса и состояния груза в размерах, установленных тарифами.

О результатах проверки веса и состояния груза составляется коммерче-ский акт, копия которого выдается получателю.

Если при получении груза от перевозчика ущерб грузу не мог быть об-наружен при обычных способах приемки, то получатель имеет право заявить об ущербе в течение трех дней после приемки груза.

Правила настоящего параграфа не распространяются на отправки, перево-зным весом по заявлению отправителя, за недостачи веса в которых, при це-лостности упаковки, перевозчик ответственности не несет и не обязан составлять в таких случаях коммерческих актов.

§ 49. Перевозчик обязан хранить прибывшие грузы в течение 24 часов бес-платно, считая с ближайшей полудни, следующей за временем выгрузки груза, а по прошествии этого срока перевозчик взимает с грузополучателя плату за хранение в размере, указанном в тарифе.

Примечание. Течение срока бесплатного хранения груза приоста-навливается в те дни, когда выдача грузов не производится, причём, од-нако, от уплаты сбора за хранение грузополучатель не освобождается за такие праздничные дни, которые следовали уже после начавшегося срока платного хранения перевозчиком груза.

§ 50. При чрезмерном накоплении грузов перевозчик может сокращать сроки бесплатного хранения, повышать размер платы за хранение для некото-рых грузов, а равно передавать прибывшие грузы в частные склады для хра-нения за счёт и риск грузохозяина, или прекращать временно приём к отпра-влению по морю всех или некоторых грузов. Распоряжение перевозчика об этом приводится в действие не ранее, как через 48 часов после вывески об этом объявления в надлежащем агентстве.

§ 51. Народный Комиссар Морского Флота устанавливает особые сроки обязательного выкупа и вывоза из порта нижеследующих грузов:

- а) скоропортящихся грузов;
- б) грузов, для хранения которых требуется устройство специальных поме-щений или отвод значительных площадей земли;

в) грузов, продолжительное хранение которых в отношении пожарном или санитарном, либо по громозкости или малоценности их будет признано недопустимым;

г) грузов, выкупленных (принятых), но не вывезенных из порта.

По истечении особых сроков вывоза, установленных для этих грузов, они считаются невостребованными и подлежат ликвидации (§ 53).

§ 52. Грузы, не принятые в течение 15 дней со дня прибытия в порт назначения или в порт вынужденной выгрузки, считаются невостребованными.

По истечении означенного срока агентство назначения сообщает о невостребованных грузах агентству отправления, а последнее уведомляет грузоотправителя письменно или в форме соответствующего объявления, вывешиваемого в агентстве.

Отправитель невостребованного груза вправе распорядиться этим грузом согласно § 44 настоящих правил, причём перевозчик, исполнивший распоряжение его, не несет перед получателем никакой ответственности.

Если получатель груза явится за получением его до исполнения перевозчиком распоряжения отправителя, то груз выдается получателю.

§ 53. Если относительно невостребованного груза в течение месяца со дня его прибытия не последует со стороны отправителя распоряжения, а получатель в течение указанного срока груза не выкупит, невостребованный груз подлежит ликвидации.

Порядок оценки и ликвидации невостребованных и бездокументных грузов устанавливается особым постановлением Совета Народных Комиссаров Союза ССР.

Грузы скоропортящиеся, грузы, хранение которых требует устройства специальных помещений, или продолжительность хранения которых в отношении пожарном и санитарном, либо по громозкости или малоценности признана нецелесообразной, могут быть ликвидированы немедленно, не выжидая истечения указанного месячного срока, если они не приняты и не вывезены в сроки, установленные в правилах о сроках приёма и вывоза этих грузов из портов.

В случае ликвидации невостребованного груза сумма, вырученная от ликвидации обращается на удовлетворение всех платежей, причитающихся перевозчику, преимущественно перед всеми прочими долгами грузохозяйства. Оставшаяся, затем, сумма выдается отправителю. Если в течение 6 месяцев грузовладельцем не воспребует от перевозчика указанной суммы, то она перечисляется в доход союзного бюджета.

Сумма, удержанная в оплату наложенного платежа, выдается перевозчиком лицу, на имя которого выдано свидетельство.

В случае если вырученная при продаже невостребованного груза сумма не покрывает платежей, причитающихся перевозчику, последний имеет право взыскать недостающую сумму с грузоотправителя.

В случае реквизиции или конфискации груза причитающиеся перевозчику платежи уплачиваются ему в соответствии с действующими законами.

III. Перевозка пассажиров, багажа и товаро-багажа

§ 54. Пассажирское движение на морском транспорте в малом каботаже производится согласно расписаниям, объявляемым для всеобщего сведения путем вывешивания во всех агентствах и на пристанях перевозчика и другими способами, какие перевозчик признает удобными.

§ 55. Портовые билетные ящики открываются для операций в часы, устанавливаемые местными управлениями перевозчика, в зависимости от местных условий пассажирского движения.

§ 56. Каждый пассажир обязан иметь проездной билет, который предъявляется по требованию агентов перевозчика при посадке на судно и в пути. По окончании проезда билет отбирается.

§ 57. Каждый пассажир имеет право:

- а) получить место соответственно приобретенному билету;
- б) провозить вместе с собой бесплатно одного ребенка в возрасте до 5 лет включительно, если он не занимает отдельного места;
- в) провозить бесплатно ручную кладь в пределах норм, установленных Народным Комиссариатом Морского Флота.

Проезд детей, кроме случая, указанного выше в п. «б», оплачивается в размерах, установленных тарифом, и правилами перевозки пассажиров. Возраст детей определяется документами, а при их отсутствии: на судах — судовой администрацией, в портах — портовой администрацией.

§ 58. Если пассажиру не предоставлено место, согласно приобретенному им билету, пассажир может отказаться от поездки и потребовать возврата уплаченных им денег.

§ 59. Забота о целостности и сохранности ручной клади лежит на самих пассажирах.

§ 60. Багажом считаются вещи пассажира, упакованные согласно правилам перевозки багажа и сданные им к перевозке при предъявлении проездного билета. Пассажирский багаж перевозится на том судне и в тот рейс, на который приобретен билет на проезд пассажира.

§ 61. Вещи и предметы, сдаваемые к перевозке без предъявления пассажирского билета, принимаются к перевозке как товаро-багаж.

§ 62. При приеме багаж и товаро-багаж обязательно взвешиваются. Птица, мелкие животные, велосипеды и т. п. принимаются по условному весу.

§ 63. О приеме багажа и товаро-багажа к перевозке пассажиру выдается квитанция, а на проездном билете ставится штампель «багаж».

§ 64. К перевозке ручной клади, багажом и товаро-багажом не допускаются вещества взрывчатые, огнеопасные, зловонные и могущие причинить вред пассажирам, другому багажу или судну.

Предметы высокой стоимости (золото, серебро, платина, ювелирные изделия, драгоценные камни и т. п.) допускаются к перевозке только ручной клади, без всякой ответственности пароходства за целостность и сохранность.

§ 65. Пассажир имеет право потребовать обратной выдачи ему принятого к перевозке багажа, уплатив сборы, предусмотренные тарифом.

§ 66. При предъявлении к перевозке багажа и товаро-багажа пассажир может объявить ценность как общую для всех мест, так и каждого отдельного места. Агенты перевозчика, в случае сомнения в правильности оценки багажа, имеют право требовать вскрытия и осмотра багажа. В случае возникновения разногласий в оценке багажа спор об оценке разрешается экспертизой с составлением акта.

§ 67. Провозная плата, а также сбор за объявление ценности багажа и товаро-багажа взывается при отправлении по ставкам, установленным тарифами.

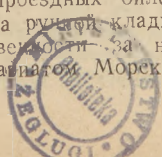
§ 68. Багаж по прибытии в порт назначения немедленно после выгрузки выдается предъявителю багажной квитанции, а товаро-багаж — лицу или учреждению, указанному в квитанции.

§ 69. Багаж и товаро-багаж, не взятые по прибытии судна, хранятся в порту бесплатно в течение суток, считая с ближайшей полуночи после их прибытия. За дальнейшее хранение багажа и товаро-багажа взимается плата по ставкам, установленным тарифами. Багаж и товаро-багаж, не взятые в течение 30 суток, считаются невостребованными и ликвидируются по правилам, установленным для ликвидации невостребованных грузов.

§ 70. Если востребованный багаж (или товаро-багаж) не будет выдан в течение 30 суток с момента прибытия судна, с которым он подлежал отправлению, и если при этом порт назначения не имеет сведений о том, что багаж (или товаро-багаж) задержан по распоряжению правительственных органов, то пассажир (или получатель товаро-багажа) имеет право считать багаж (товаро-багаж) утерянным и получить с перевозчика вознаграждение.

§ 71. Лица, не имеющие пассажирских билетов, при выходе на перрон, обязаны приобрести перронные билеты.

§ 72. Сроки действительности проездных билетов и порядок продажи их, правила проезда пассажиров, провоза ручной клади, перевозки багажа и товаро-багажа, а также порядок ответственности за нарушение указанных правил устанавливаются Народным Комиссариатом Морского Флота.



IV. Ответственность перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя и пассажиров *)

§ 73. Перевозчик несет имущественную ответственность перед грузополучателями, грузоотправителями и пассажирами, а грузополучатели, грузоотправители и пассажиры — перед перевозчиком на основании настоящих общих правил.

§ 74. Всекие предварительные соглашения перевозчика с пассажирами, отправителями или получателями грузов, имеющих целью изменение или устранение ответственности, возложенной на перевозчика, пассажиров, отправителей или получателей грузов, считаются недействительными, и всякие отметки об этом в коносаментгах (накладных), не предусмотренные правилами, не имеют силы.

§ 75. Работники морского транспорта, а также работники учреждений, предприятий и организаций и отдельные граждане за нарушение настоящих общих правил и изданных в развитие их специальных правил несут уголовную, административную и дисциплинарную ответственность в случаях, когда такого рода ответственность предусмотрена законом.

§ 76. За невыполнение установленного месячного плана перевозок или, составленного в соответствии с этим планом, графика движения судов, перевозчик и отправитель несут денежную ответственность на следующих основаниях:

а) грузоотправитель, не предъявивший груза к перевозке или превысивший его в меньшем количестве чем предусмотрено планом или графиком, уплачивает перевозчику штраф в размере 100% провозной платы, исчисляемой при отсутствии графика — за всё непредъявленное количество груза, а при наличии графика — за неиспользованную грузоподъемность или грузоместимость судна.

Примечание. При перевозках в малом каботаже, если отправитель предупредит перевозчика о непредъявлении груза за 5 дней до начала декады, — размер штрафа снижается на одну треть;

б) перевозчик, не подавший тоннаж для перевозки грузов, согласно плану или графику, уплачивает грузоотправителю штраф в размере 100% провозной платы за всё непринятое против плана перевозок или графика количество груза, приготовленное отправителем к отправке.

Примечание. При перевозках в малом каботаже перевозчик, виновдивший в течение месяца неподачу тоннажа против графика, ответственности по настоящему параграфу не несет, но уплачивает штраф за опоздание в подаче тоннажа согласно § 80.

§ 77. Указанный в § 76 штраф исчисляется:

а) при наличии графика подачи тоннажа — по каждому судну, предусмотренному графиком;

б) при отсутствии указанного графика, — исходя из недогруза или неподачи перевозочных средств в итоге месяца.

§ 78. Если грузоотправитель, в нарушение действующих правил морской перевозки, предъявил груз в неисправной таре или с неисправной маркировкой и не привел, по предлежанию перевозчика, тары и маркировки в надлежащее состояние в срок, обеспечивающий своевременную погрузку, об этом составляется акт и соответствующий груз считается непредъявленным.

§ 79. Если перевозчик подаст под погрузку негодный тоннаж, который не может быть использован для погрузки, указанный тоннаж считается неподанным.

Негодность тоннажа фиксируется актом, подписанным обеими сторонами, а в случае разногласий удостоверяется представителем местного Совета депутатов трудящихся.

*) Настоящий раздел изложен в соответствии с «Положением об ответственности органов водного транспорта и клиентуры за невыполнение государственного плана перевозок по внутренним водным путям и по морским путям в малом каботаже», утвержденным зам. пред. СТО 3 июля 1934 г., и «Положением о взаимной ответственности органов водного транспорта и клиентуры за выполнение плана перевозок в заграничном сообщении и в большом каботаже», утвержденным постановлением СТО 29 сентября 1934 г.

§ 80. За опоздание в подаче тоннажа против сроков, установленных графиком, перевозчик несёт ответственность в следующих размерах:

а) при перевозках в малом каботаже перевозчик уплачивает штраф в размере ставок, предусмотренных для этих случаев в тарифах, причём, в случае восполнения в течение месяца перевозчиком недодачи тоннажа против графика, указанный выше штраф снижается на одну треть;

б) при перевозках в большом каботаже и в заграничном сообщении, если опоздание не превышает 5 суток, перевозчик уплачивает штраф в размере ставок штрафа за простой судов (см. § 87 настоящих правил), при опоздании же свыше пяти суток (если отправитель не заявит о намерении использовать судно со снижением фрахта в размере, определяемом в договоре, и откажется от использования судна) перевозчик несёт ответственность в размере 100% фрахта (включая штраф за первые 5 суток), как за непредъявление тоннажа по графику.

§ 81. При установлении в графике твердых сроков подачи судов под погрузку перевозчик имеет право отклонения от этих сроков в обе стороны в следующих пределах:

а) для судов срочных линий — на 24 часа.

б) для судов регулярных линий — на 48 часов.

в) для прочих судов — на 4 суток.

Примечание. Указанные пределы отклонения от сроков подачи применяются в тех случаях, если в договорах не предусмотрено иных пределов отклонения.

§ 82. При перевозках в малом каботаже отправитель груза освобождается от уплаты штрафов, предусмотренных в § 76, в тех случаях, когда обстоятельства, обуславливающие уплату штрафа, произошли:

а) по причине явлений стихийного характера: пожара, шторма, наводнения, затопления шахт и рудничных карьеров, а также аварий на предприятии, вызвавших прекращение производства на срок не менее 3 суток;

б) по причине конвенционного прекращения или ограничения перевозки и буксировки грузов (§ 15).

в) по причине неиспользования тоннажа, поданного отправителю сверх плановой нормы в порядке сгущения погрузки, без предварительного предупреждения (§ 14).

§ 83. При перевозке в малом каботаже пароходство освобождается от уплаты штрафов, предусмотренных в §§ 76 и 80, в тех случаях, когда обстоятельства, обуславливающие уплату штрафа, произошли:

а) по причине явлений стихийного характера: пожара, шторма, наводнения;

б) по причине конвенционного прекращения или ограничения перевозки и буксировки грузов (§ 15).

в) по причине недодачи тоннажа вследствие несвоевременного освобождения тоннажа тем же отправителем, которому пароходство обязано подать тоннаж по плану, или же когда к отправителю применяется повышенный штраф за систематическую задержку судов под погрузкой или выгрузкой.

§ 84. При перевозках в большом каботаже и в заграничном сообщении отправитель и пароходство освобождаются от уплаты штрафов, предусмотренных §§ 76 и 80, в тех случаях, когда обстоятельства, обуславившие уплату штрафа, произошли:

а) вследствие распоряжения правительства;

б) по причинам явлений стихийного характера: пожара, шторма, наводнения.

Кроме того, пароходство освобождается от уплаты штрафа, когда недодача или опоздание в подаче тоннажа вызваны задержкой данного судна тем же отправителем.

§ 85. О наличии обстоятельств, освобождающих отправителя и пароходство от уплаты штрафов, предусмотренных в §§ 76 и 80, отмечается в учетном по выполнению плана документе (который подписывается агентом пароходства и отправителя) и составляется акт в установленном порядке.

§ 86. По окончании месяца начальной порта не позже 10-го числа составляет и сообщает отправителю и пароходству расчёт по причитающимся пароходству суммам штрафа (§§ 76 и 80) за предыдущий месяц.

Для отправителей, производящих массовую погрузку, распоряжением начальника пароходства, может устанавливаться централизованный порядок расчета по указанным штрафам через управление пароходства. В этих случаях пароходство обязано сообщить месячный итог расчета отправителю и порту не позднее 30-го числа следующего месяца.

Примечание. При перевозках в заграничных сообщениях расчет по штрафам производится всегда в централизованном порядке.

Причитающиеся пароходству или отправителю, согласно расчёту, суммы подлежат уплате в пятидневный срок.

§ 87. За простой судов, сверх установленных сроков, вследствие несвоевременного предъявления грузов или задержки грузовых работ производимых средствами отправителя или получателя, а также по иным причинам, ответственность за которые, согласно правилам морской перевозки или договору, несет отправитель или получатель, последние уплачивают перевозчику штраф (контрастные) при перевозках в малом и большом каботаже в размере, предусмотренном тарифами, а при перевозках в заграничных сообщениях в размере, установленном в договоре перевозки.

§ 88. Взимание штрафа за простой судов (§ 87) производится через кредитные учреждения без предварительного акцепта.

§ 89. За освобождение судов из-под нагрузки или выгрузки ранее сроков, положенных на производство этих работ, перевозчик уплачивает отправителю (или получателю) премию (диспач) в размерах, определяемых в том же порядке, который указан выше в § 87.

§ 90. За невыполнение сроков доставки грузов, когда эти сроки предусмотрены правилами перевозки или договорами, перевозчик уплачивает грузовладельцу штраф, определяемый в следующих процентах от провозной платы (фрахта) без дополнительных сборов:

а) в малом каботаже:

при просрочке до 1/10 срока	10%
» » » 2/10 »	20%
» » » 3/10 »	30%

б) в большом каботаже и в заграничных сообщениях 1% фрахта за каждые сутки просрочки, но не свыше 30% фрахта.

Если доставка груза просрочена более чем на 30 суток, а для грузов скоропортящихся свыше срока, устанавливаемого Народным Комиссаром Морского флота, то грузополучатель вправе считать груз утерянным и потребовать возмещения за пропажу груза.

§ 91. Перевозчик освобождается от уплаты штрафа за нарушение сроков доставки в следующих случаях:

а) если перевозчик докажет, что просрочка произошла вследствие стихийных или других обстоятельств, которые произошли не по вине пароходства и не могли быть им предотвращены;

б) если получатель не вывезет прибывшего с просрочкой груза в течение 5 суток после объявления или отправки уведомления пароходством о прибытии груза, а в случаях, когда пароходство не обязано уведомлять получателя, — в течение 5 суток после выгрузки груза пароходством.

§ 92. За неправильную выдачу груза без взыскания наложенного платежа перевозчик отвечает перед отправителем в сумме вложенного платежа, но не свыше стоимости груза в пункте его назначения в день прибытия.

§ 93. В случае неприложения к коносаменту (накладной) документов, необходимых для исполнения портовых, санитарных, таможенных и иных правил, или в случае недоброкачества приложенных документов (§ 26) — отправитель возмещает перевозчику все понесенные им вследствие этого расходы и убытки, а также оплачивает простой судов (если простой будет вызван указанными обстоятельствами).

§ 94. Перевозчик несёт полную ответственность за сохранность груза, багажа и товаро-багажа на всем пути следования с момента принятия к перевозке до выдачи получателю или до передачи, согласно установленным правилам, другому предприятию или учреждению.

§ 95. Получатель имеет право отказаться от принятия поврежденного груза (багажа или товаро-багажа) в том только случае, если груз (багаж или товаро-

багаж) вследствие повреждения изменил свои качества настолько, что он не может быть использован соответственно своему первоначальному назначению.

§ 96. За ущерб, причиненный при перевозке груза, багажа или товаро-багажа, перевозчик уплачивает возмещение в следующих размерах:

а) за утрату груза, багажа или товаро-багажа, перевозившихся с объявленной ценностью, — в размере объявленной ценности, но не свыше действительной стоимости груза;

б) за утрату груза, перевозившегося без объявления ценности, — по действительной стоимости груза;

в) за утрату багажа или товаро-багажа, перевозившихся без объявления ценности, — по 8 руб. за каждый утраченный килограмм;

г) за повреждение груза, багажа или товаро-багажа — в размере действительного понесенного убытка, но не свыше чем за утрату.

При полной или частичной утрате груза (багажа или товаро-багажа) полученные перевозчиком платежи за перевозку возвращаются соразмерно утраченной части груза.

В тех случаях, когда возмещаемая стоимость груза определена по ценам места назначения или по ценам, установленным для реализации груза (§ 97), полученные перевозчиком платежи не возвращаются.

Если получатель груза не уплатил наложенного на груз платежа, то из причитающегося ему вознаграждения за утрату или повреждение груза удерживается сумма наложенного платежа, которая уплачивается отправителю.

§ 97.*) Стоимость груза, подлежащая возмещению, удостоверяется акцептованным платежным требованием. При отсутствии этого требования, а также в том случае, когда платежное требование акцептовано по цене без налога с оборота, стоимость груза, подлежащая возмещению, определяется исходя из отпускной цены промышленности или заготовительной организации с добавлением к этой цене:

а) стоимости тары по прейскурантным ценам, если эта стоимость не входит в отпускную цену товара;

б) суммы дополнительных расходов грузоотправителя по доставке груза до пункта отправления или до пункта назначения в тех случаях, когда эти расходы не входят в отпускную цену, или 10% стоимости груза, если указанные расходы не могут быть подтверждены документами.

Стоимость грузов, принадлежащих отдельным гражданам, определяется по продажным розничным ценам государственных и кооперативных организаций в том месте и в то время, где и когда груз подлежал выдаче.

Стоимость импортных грузов определяется по их цене, установленной для реализации соответствующих импортных товаров в пределах Союза ССР.

Стоимость экспортных грузов определяется по их отпускной цене, установленной на основании справок Народного комиссариата внешней торговли или его местных органов.

При невозможности определить действительную стоимость груза способами, указанными в настоящем параграфе, стоимость груза устанавливается экспертизой.

§ 98. Перевозчик не отвечает за утрату и повреждение груза или задержку в его сдаче, если они произошли вследствие обстоятельств, которые не могли быть устранены заботами добросовестного перевозчика, в частности, вследствие:

- а) действия непреодолимой силы;
- б) опасностей и случайностей на море;
- в) пожара;
- г) действия и распоряжения власти;
- д) военных действий;
- е) действий или упущений отправителя или получателя;
- ж) вшивости груза, внутренней порчи, нормальной убыли или его скрытых недостатков;
- з) незаметных по наружному виду недостатков упаковки груза;
- и) недостаточности или неясности марок;
- к) падежа или болезни перевозимых животных;

*) Ст. 97 изложена в редакции постановления СНК СССР от 7 января 1938 г. № 25 (С. П. Р. Правительство СССР, № 1, ст. 4).

л) действий или упущений капитана, прочих лиц судового экипажа и лоцмана в судовождении или управлении судном, за исключением, однако, действий или упущений при приеме, хранении, размещении, хранении, выгрузке и сдаче груза;

м) спасения человеческих жизней, судов и грузов.

Кроме того, перевозчик, если им были выподнены требования ст. 85 Кодекса торгового мореплавания о приведении судна до отправления в состояние, вполне обеспечивающее прием, хранение и перевозку груза, не отвечает также:

1. За повреждение и утрату груза, который, по особым условиям или по особому соглашению с отправителем, перевозится на открытой палубе парохода, если повреждение груза произошло вследствие этого способа перевозки.

2. За повреждение и утрату груза, который, согласно сделанному в погрузочном ордере (накладной) заявлению отправителя или акту агентства отправления, сдан был к перевозке в неисправном состоянии, поскольку ущерб действительно произошел вследствие такого неисправного состояния груза.

3. За повреждение и утрату груза, который был погружен отправителем или выгружен получателем по правилам или соглашению, заключенному с отправителем и указанному в коносаменте, поскольку ущерб произошел вследствие опасности, сопряженной с нагрузкой и выгрузкой, или же вследствие неисправности нагрузки или выгрузки.

4. За ущерб в таких грузах, которые по самому свойству своему подвержены особой опасности потерпеть полную или частичную утрату или повреждение вследствие потопки, ржавчины, внутренней порчи, утечки свыше нормы, обыкновенной раструски и усушки, если ущерб произошел от указанной опасности.

5. За порчу скоропортящихся грузов, если они перевозятся на судах, не имеющих специального оборудования и аппаратуры, при отсутствии особой оговорки в коносаменте (накладной), причём требующиеся для сохранения указанных грузов особые приспособления и оборудования на судне могут делаться по указанию отправителя и за его счет лишь по особому соглашению с перевозчиком.

6. За повреждение груза и за вред, причиненный животными, перевозка которых, согласно правилам или соглашению, заключенному отправителем и указанному в коносаменте, допускается только при провозных, поскольку ущерб произошел от такой опасности, устранение которой составляет цель сопровождения груза.

7. За ущерб груза или багажа, происшедший от влияния температуры и влажности воздуха, от огня и затопления, от порчи грызунами, молью или другими вредителями.

8. За гибель выброшенных за борт грузов, проявивших признаки порчи и могущих вредно влиять на другие грузы, а также в случае возникновения пожара.

Во всех случаях, указанных в настоящем параграфе, перевозчик не освобождается от ответственности, если лицо, имеющее право распоряжения грузом, докажет, что повреждение или утрата произошла не от тех причин, на которые ссылается перевозчик. Во всяком случае перевозчик не несет ответственности за ущерб, причиненный грузу, или багажу при неплотности наружной упаковки.

§ 99. За грузы, которые по естественным свойствам своим подвержены естественной убыли в весе, перевозчик отвечает лишь настолько, насколько убыль превышает норму, установленную на этот предмет, за исключением грузов, принятых весом по заявлению отправителя.

В тех случаях, когда несколько грузовых мест перевозятся по одной накладной, норма убыли исчисляется отдельно для каждого места, если вес отдельных мест указан в накладной или может быть удостоверен каким-либо иным способом.

Указанное ограничение ответственности устраняется, если лицо, предъявляющее к перевозчику претензию, докажет, что убыль последовала не вследствие свойства груза или что нормальный размер убыли в весе не соответствует фактическому уменьшению веса или обстоятельствам, при которых произошла убыль.

В случае полной утраты груза никакого вычета за убыль в весе при вознаграждении не производится.

§ 100. Лицо, имеющее право на вознаграждение за утраченный груз, может при получении вознаграждения оговорить в расписке, что в случае розыска груза в течение 3 месяцев от срока доставки перевозчик должен немедленно известить его. Об этой оговорке перевозчиком выдается письменное удостоверение.

Лицо, имеющее право на вознаграждение, может в течение 30 дней со времени получения им от перевозчика уведомления о розыскании его груза требовать, чтобы этот груз был выдан ему по его выбору в пункте отправления или назначения, указанных в квитанции, возвращая перевозчику полученное от него денежное вознаграждение за утраченный груз.

§ 101. За неправильное указание грузоотправителем в погрузочном ордере (накладной) сведений, вызывающих уменьшение провозных платежей и сборов с грузовладельца, независимо от взимания дополнительных платежей по тарифам (§ 25), взыскивается штраф в размере двойной разницы между полной суммой (провозной платы с дополнительными сборами), причитающейся за данную отправку, и суммой, исчисленной на основании указаний отправителя.

§ 102. За предъявление груза, запрещенного к перевозке, или груза, требующего при перевозке особых мер предосторожности, с неправильным указанием наименования или свойств груза, с отправителя взыскиваются платежи и штраф, предусмотренные в § 101.

Винные в незаконном предъявлении к перевозке запрещенных грузов, независимо от взыскания с них штрафа, привлекаются к уголовной ответственности и не имеют права на возмещение стоимости груза, если он был уничтожен.

Убытки перевозчика от повреждения (если это имело место) других грузов или помещений, причиненные грузом, сданным под неправильным наименованием, покрываются за счёт стоимости этого груза, но если стоимость его не может покрыть убытков полностью, то недостающая сумма взыскивается с отправителя. В случае же уничтожения груза весь убыток взыскивается с отправителя.

§ 103. Никакие заявления отправителя или получателя после заключения договора перевозки об ошибках или неточностях, допущенных в погрузочном ордере (накладной), не освобождают их от ответственности, предусмотренной §§ 101 и 102 настоящих правил, и они несут эту ответственность независимо от санкций, налагаемых в надлежащих случаях в уголовном или административном порядке.

§ 104. В случае невнесения отправителем причитающихся платежей при сдаче груза к перевозке — с отправителя взыскивается штраф в размере одного процента от провозной платы и сборов, подлежащих уплате при отправлении, за каждые календарные сутки с момента предъявления груза к перевозке по моменту внесения причитающихся платежей.

Течение срока доставки, в этом случае, начинается с полуночи после уплаты провозных платежей.

Примечание. В том же размере и в том же порядке взыскивается штраф с получателя груза в случае невнесения провозных платежей в порт назначения по истечении сроков хранения.

§ 105. При неправильном определении тарифа или ошибках в расчётах при исчислении провозной платы и дополнительных сборов — обнаруженные недоборы подлежат уплате перевозчику, а переборы — возврату отправителю (или получателю).

§ 106. Если груз не был востребован в пункте назначения, то всю ответственность, предусмотренную в предыдущих параграфах, несёт отправитель.

Если же в установленном порядке груз был востребован получателем, то всю ответственность перед пароходством несёт получатель. При этом получатель может, на общем основании, взыскать с отправителя все уплаченные пароходству, вследствие неправильных действий отправителя, штрафы и сборы, а также расходы и убытки.

§ 107. Пассажир, оказавшийся на судне без билета, обязан уплатить двойную по тарифу плату (без страхового сбора) за расстояние от порта посадки безбилетного пассажира до порта, непосредственно следующего за пунктом его обнаружения; в том же случае, если порт посадки безбилетного пассажира установить не представляется возможным, означенная плата взимается

за расстояние до последнего посещенного судном порта, где происходила посадка пассажиров, до порта, непосредственно следующего за пунктом обнаружения безбилетного пассажира. На дальнейший путь пассажир обязан приобрести билет.

Та же двойная стоимость взимается с пассажира, проезжающего по своей вине далее указанного в его билете порта от порта назначения, причем такая двойная плата взимается за расстояние от порта назначения по первоначальному билету до порта фактической высадки пассажира.

Пассажир, следующий на судне самовольно, в высшем классе с билетом низшего класса, платит двойную разницу по тарифу, считая от порта выдачи билета до ближайшего после обнаружения неправильности тарифного порта.

Минимальная ставка штрафа как за безбилетный проезд, так и за самовольную перемену места в пути — 10 руб. а в пригородном сообщении — 3 рубля.

§ 108. Если безбилетный пассажир не уплатит указанной в § 107 платы, то распоряжением капитана он удаляется с судна в первом порту захода судна. Такой пассажир вместе с его вещами передается судовой администрацией в порту высадки местному агенту перевозчика для взыскания с него штрафа в порядке, установленном за нарушение обязательных постановлений на транспорте. Об удалении пассажира судовой администрацией составляется акт, который передается местному агенту.

§ 109. Независимо от случаев, указанных в § 108, капитан судна удаляет пассажира с судна:

1) если пассажир нарушит правила, ограждающие спокойствие других пассажиров, и

2) если он, следуя в общем помещении, находится в болезненном состоянии, угрожающем опасностью другим пассажирам, или страдает недугом, возбуждающим общее отвращение, причем нет возможности поместить его изолированно.

В этом случае при удалении пассажира с парохода также составляется судовой акт.

§ 110. Право пассажиров, удаленных с судна по причинам, указанным в § 109, на использование своих билетов или на возврат внесенных им платежей за проезд и провоз багажа, определяется специальными правилами на проезд пассажиров.

§ 111. Пассажир, неправильно удаленный с парохода, может получить от перевозчика обратно стоимость билета за непроследованное им расстояние.

§ 112. С лиц, обнаруженных в порту или на судне (во время стоянки у пристани) без проездных или перронных билетов взыскивается штраф, предусмотренный в тарифах.

§ 113. При обнаружении у пассажиров предметов, не допускаемых к перевозке ручной кладью, а также клади, превышающей по весу установленные нормы, таковые сдаются в багаж или удаляются с судна, если они могут причинить вред судну или находящимся на нем лицам и имуществу. С владельцев же их взыскивается по квитанции разных сборов штраф в установленном размере.

Если в числе этих предметов будут обнаружены легковоспламеняющиеся или взрывчатые вещества, то владелец их, кроме того, передается властям для привлечения к судебной ответственности.

§ 114. Перевозчик не отвечает перед пассажирами за просрочку времени отхода или прихода парохода, а равно за всякие расходы и издержки пассажира, являющиеся следствием такой просрочки. Когда же означенная просрочка повлечёт за собою перерыв путешествия вследствие отхода согласованного парохода, и срок годности его билета истекает, пассажир может требовать продления годности его билета до следующего рейса.

§ 115. Порядок взаимной ответственности органов водного и железнодорожного транспорта по прямому смешанному железнодорожно-водному сообщению и между органами морского и речного транспорта по прямому водному сообщению — определяются специальными правилами перевозок в указанных сообщениях.

V. Акты, претензии и иски

§ 116. Обстоятельства, могущие служить основанием для материальной ответственности перевозчика, отправителя, получателя и пассажиров при морской перевозке, как правило, должны удостоверяться актами.

Порядок составления актов и порядок удостоверения обстоятельств, не требующих составления актов, устанавливаются специальными правилами, издаваемыми Наркомморфлотом.

§ 117. Право на предъявление к перевозчику претензий и исков имеют:

- а) в случаях полной утраты груза:
отправитель или получатель груза — при условии представления коносамента (квитанции к накладной);
получатель — при условии представления справки об оплате стоимости груза и справки порта отправления об отправке груза;
- б) в случае частичной утраты или повреждения груза, просрочки в доставке или задержке в выдаче груза — получатель, при условии представления коммерческого акта, коносамента (накладной) или при оплате перевозки в порядке централизованных расчетов, копии накладной;
- в) в случае утраты или повреждения багажа:
при полной утрате багажа — предъявитель багажной квитанции.

Во всех остальных случаях — предъявитель акта о частичной утрате или повреждении багажа;

г) в случае перебора — отправитель или получатель, в зависимости от того, кто представит коносамент (накладную), а при оплате перевозки в порядке централизованных расчетов — организация, оплатившая перевозку;

д) в случае выдачи груза без оплаты наложенного платежа — отправитель.

За выдачу справок об отправлении груза перевозчик взимает сбор в размере, предусмотренном в тарифах.

§ 118. Не допускается предъявление претензий по недоборам, переборам и просрочкам на сумму менее 10 рублей по каждой накладной.

Не допускается предъявление претензий об оплате недобора по тем грузовым перевозочным документам, по которым общая сумма причитающихся перевозчику (согласно тарифам) платежей и сборов не превышает 50 рублей, а также предъявление претензий по переборам и просрочкам в тех случаях, когда общая сумма взысканных с грузовладельца по документам платежей не превышает 50 рублей.

Если переборы или недоборы имели систематический характер, то указанные выше ограничения права предъявления мелких претензий не применяются.

§ 119. Заявления о претензиях, вытекающих из перевозки грузов, пассажиров и багажа, подаются управлению того пароходства, на судах которого была совершена перевозка. Заявления подаются в письменной форме, с приложением всех необходимых документов, обосновывающих претензию.

Примечание. Перевозочный документ представляется в подлиннике, а остальные документы могут быть представлены в надлежаще засвидетельствованных копиях.

§ 120. Претензии могут быть заявлены в сроки, предусмотренные ст.ст. 241—244 Кодекса торгового мореплавания Союза ССР.

§ 121. Пароходства обязаны рассмотреть претензии в сроки, указанные в ст.ст. 247 и 250 Кодекса торгового мореплавания, либо вынести мотивированный отказ.

§ 122. Иск к Управлению морского пароходства может быть предъявлен только в случае полного или частичного отказа пароходства удовлетворить претензию или же в случае недополучения от пароходства ответа в течение установленных сроков (§ 121).

§ 123. Претензии о возврате переборов провозной платы, дополнительных сборов и штрафов за невыполнение правил перевозок, а также претензии на неправильное исчисление предусмотренных правилами перевозок и тарифами премий не подлежат судебному рассмотрению и разрешаются в претензионном порядке.

§ 124. Решения управлений морских пароходств по претензиям о переборах, указанных в § 123, равно как и задержка в рассмотрении этих претензий, могут быть обжалованы в Народный Комиссариат Морского Флота СССР.

Примечание. Решения управлений морских пароходств по претензиям о переборах на сумму до 100 руб. являются окончательными и не могут быть обжалованы.

Решение Народного Комиссариата Морского Флота по претензиям о переборах является окончательным и не может быть обжаловано.

Однако по требованиям заинтересованных народных комиссаров и руководителей центральных ведомств Союза ССР или союзных республик, заявленным в течение шестимесячного срока, вопрос может быть перенесен на окончательное разрешение правительства.

§ 125. *) На признанную сумму претензии или присужденную сумму иска пароходство уплачивает проценты из расчета 6% годовых. Проценты начисляются:

а) на суммы, вырученные от продажи не востребовавшихся грузов, и на сумму переборов — со дня получения этих сумм пароходством;

б) на суммы наложенных платежей, задержанных выплатой, — с того дня, когда выплата должна быть произведена;

в) во всех остальных случаях — со дня предъявления претензии.

§ 126. Порядок рассмотрения претензий устанавливается Народным Комиссаром Морского Флота СССР.

§ 127. Предоговорные споры и споры, не вытекающие из договора перевозки, разрешаются Госарбитражем при СНК СССР.

О Т Д Е Л „Б“

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ, ПАССАЖИРОВ И БАГАЖА ПО МОРСКИМ ПУТЯМ СООБЩЕНИЯ

К § 3 Общих правил

П РА В И Л А

ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ В ПРЯМОМ ВОДНОМ СООБЩЕНИИ СССР РЕЧНЫМИ И МОРСКИМИ ПАРХОДСТВАМИ

1. Общие положения

§ 1. Действие настоящих правил распространяется на перевозки прямого водного сообщения, совершаемые двумя или несколькими речными и морскими пароходствами по одному документу, составленному на весь путь следования, например: Черноморское морское — Днепровское речное пароходства, Каспийское морское — Нижне-Волжское — Средне-Волжское — Верхне-Волжское речные пароходства и т. п.

Перевозки грузов в прямом водном сообщении, осуществляемые речными пароходствами без участия морских пароходств, производятся на основании особых правил.

Примечание. Перевозки, совершаемые частично по морю одним речным пароходством (без передачи грузов морскому пароходству) или одним морским пароходством по внутренним водным путям, прямым водным сообщением не считаются.

§ 2. Перевозка грузов в прямом водном сообщении совершается: по внутренним водным путям на основании Устава внутреннего водного транспорта и изданных в развитие его правил, а по морским путям — на основании Кодекса торгового мореплавания СССР и изданных в развитие его правил.

§ 3. В прямое водное сообщение входят:

а) речные пароходства — шхунными (портами, водтеками), открытыми для производства грузовых операций, указанных в ч. III Свода грузовых тарифов речного транспорта;

*) Пост. СНК СССР от 16 декабря 1935 г. (С. З., 1936 г., № 64, ст. 467)

б) морские пароходства — портами и тарифными пунктами, открытыми для производства грузовых операций, указанных в Тарифном руководстве № 1-М.

§ 4. Сроки начала приема грузов при открытии навигации и сроки окончания обязательного приема грузов перед закрытием навигации объявляются конвенционными телеграммами управлений речных и морских пароходств и объявлениями, вывешиваемыми в пунктах отправления и перевалки, и, кроме того, публикуются в Сборниках правил перевозок и тарифов морского и речного транспорта СССР.

§ 5. Прием грузов к перевозке после сроков прекращения обязательного приема грузов может производиться лишь при взаимном согласии речного и морского пароходств.

Планирование перевозок

§ 6. Перевозка грузов в прямом водном сообщении производится в плановом порядке.

Грузоотправители к 1 числу предпланового месяца представляют речным и морским пароходствам месячные заявки на перевозки грузов 2-й категории и копии месячных заявок, посылаемых отправителями своим Наркоматам на перевозку грузов 1-й категории.

Наркоматы и грузоотправители в заявках на перевозки грузов обязаны указывать особенности перевозок следующих грузов:

- а) скоропортящихся, живности, птиц и грузов животного происхождения;
- б) тяжеловесных (свыше одной тонны в одном месте), длинномерных и громоздких (длиной свыше 3 метров, высотой свыше 2,1 метра, шириной свыше 2,6 метра);
- в) легковесных, — вес которых в одном кубическом метре менее 0,5 тонны;
- г) опасных;
- д) навалочных и насыпных.

Возможность перевозки этих грузов по техническим условиям должна быть предварительно согласована отправителями с речными и морскими пароходствами. Перевозка жидких грузов наливом в судне, а также буксировка плотов по прямым документам не допускаются.

§ 7. Наркомречфлот и Наркомморфлот ежемесячно, не позднее 14-го числа предпланового месяца, согласовывают размер передачи грузов с моря на реку и обратно по каждому пароходству и перевалочному пункту. При согласовании центральными управлениями НКРФ и НКМФ ими подписываются развернутые планы передачи грузов с указанием: грузоотправителя, пароходства отправления, количества и рода грузов (в таре, навалом или насыпью) и порта (пристаней) перевалки и назначения.

Согласованный план передачи включается НКРФ и НКМФ в проекты месячных планов перевозок, представляемых на утверждение СНК СССР, и общается пароходствам, а последними портам (пристаням) перевалки.

При определении нормы месячной передачи грузов должны быть учтены переходящие из месяца в месяц остатки и мелкие непланируемые партии грузов.

Все грузы, предусмотренные планом перевозок, независимо от времени их прибытия на перевалочный пункт, должны беспрепятственно приниматься и отгружаться в счёт общей нормы передачи. Передача мелких непланируемых партий грузов производится за счёт общей нормы передачи.

§ 8. Речным и морским пароходствам разрешается, по согласованию между собой, принимать грузы к перевозке в прямом водном сообщении сверх плана с немедленным сообщением об этом портам (пристаням) перевалки.

§ 9. За невыполнение утвержденного правительством месячного плана передачи грузов с моря на реку и с реки на море морские и речные пароходства перевалки уплачивают друг другу штраф в размере 2 рублей с тонны за все непредъявленное количество груза против месячного плана.

II. Перевозка грузов

§ 10. На грузы, следующие в прямом водном сообщении, составляются прямые на все протяжение перевозки грузовые документы (накладная, дорожная ведомость) на бланках установленной формы. При составлении накладной

отправитель указывает в ней пункты отправления и назначения с соответствующим наименованием речного или морского пароходства, какой скоростью (большой или малой) должен следовать груз по внутренним водным путям и пункт перевалки груза на море или обратно.

§ 11. Сроки доставки грузов, за которые стороны несут денежную ответственность перед клиентурой, определяются по совокупности перевозки и перевалки, т. е. на всем пути, на основании действующих правил и установленных сроков доставки и перевалок, а также согласно штампам на накладных и дорожных ведомостях о проследовании груза по морю и внутренним водным путям.

§ 12. За просрочку в доставке груза несут ответственность стороны, виновные в просрочке. Размер ответственности определяется Уставом внутреннего водного транспорта и Кодексом торгового мореплавания Союза ССР.

§ 13. За срочность доставки грузов, принятых к перевозке по морскому и внутреннему водному транспорту или прибывших в пункт перевалки после обязательного приема грузов к перевозке перед закрытием навигации, речные и морские пароходства ответственности не несут.

III. Расчеты по перевозкам

§ 14. Провозная плата и дополнительные сборы за перевозку грузов взыскиваются наличными деньгами или чеками из лимитированных книжек Государственного банка:

а) по отправлениям из речных пунктов: в порту или на пристани отправления — за протяжение внутренних водных путей всех речных пароходств, участвующих в перевозке, и в пункте назначения — за протяжение всего морского пути;

б) по отправлениям из морских пунктов: в пункте отправления за протяжение всего морского пути всех морских пароходств, участвующих в перевозке, и в пункте назначения — за протяжение всего внутреннего водного пути всех речных пароходств, участвующих в перевозке.

§ 15. Причитающиеся платежи каждое морское или речное пароходство заверяет на документах (накладной и дорожной ведомости) штампом в пункте передачи груза с реки на море или обратно. Недовзысканные против заверенного штампом платежи должны быть взысканы в пункте назначения, а излишние взысканные против заверенного штампом платежи засчитываются в счет платежей, причитающихся пароходству назначения.

§ 16. Если пункту отправления известны суммы, причитающиеся за перевалку, таковые взыскиваются с отправителя; в противном случае суммы, следующие за перевалкой, проставляются пунктами перевалки в накладной и дорожной ведомости и включаются пунктом передачи в сумму, заверенную штампом и подлежащую взысканию с получателя.

§ 17. Расчеты между морскими и речными пароходствами производятся на основании передаточных ведомостей по сдаче и приему грузов в данном пункте путем предъявления речным или морским пароходством, смотря по тому, кто из них является кредитором платежного требования, Госбанку на инкассо для списания со счета дебитора (управления речного или морского пароходства) суммы в пользу пароходства за отчетную десятидневку.

В счете, прилагаемом к платежному требованию, должны быть перечислены номера передаточных ведомостей, на основании которых он составлен, пункт передачи, итоги сумм, причитающихся по каждой передаточной ведомости.

Второй экземпляр счета одновременно посылается дебитору.

§ 18. Счет может быть опротестован стороной-дебитором в течение месячного срока со дня его получения. При незаявлении протеста в означенный срок счет считается правильным.

Признанные по протесту суммы должны быть возвращены неправильно получившей их стороной не позднее месяца со дня получения протеста путем перевода на соответствующий счет заявившей протест стороны.

IV. Передаточные операции в пунктах перевалки груза с реки на море и обратно

§ 19. Пункты передачи грузов с реки на море и с моря на реку публикуются в Сборниках правил перевозок и тарифов морского и речного транспорта СССР.

§ 20. О порядке и способах передачи грузов в пунктах перевалки грузов морские и речные пароходства перевалки заключают между собой особые соглашения, в которых указывается: 1) место передачи грузов, 2) время совершения передаточных операций, 3) кто и на каких участках или в целом по данному пункту производит погрузо-разгрузочные операции, 4) нормы суточной передачи грузов, 5) порядок подачи порожних и груженых судов к причалам той или другой стороны, 6) порядок составления учетных карточек по выполнению плана передачи грузов, 7) ответственность сторон за невыполнение принятых на себя обязательств по узловому соглашению и все то, что пароходства найдут необходимым внести в условие соглашения для установления четкой работы перевалочных пунктов.

§ 21. Перевалка грузов в передаточных пунктах производится, как правило, с борта на борт судна. В тех случаях, когда принимающая сторона не подает соответствующего тоннажа по согласованному графику и откажется принять грузы в свои склады, сдающая сторона вправе выгрузить эти грузы в свои склады со взысканием с принимающей стороны платы за хранение согласно § 24 настоящих правил.

§ 22. В случае непредоставления соответствующего тоннажа в установленный срок (§ 21) для непосредственной перевалки груза с борта на борт судна и несогласия принять груз на свои склады, принимающая груз сторона уплачивает сдающей стороне штраф за простой судов, исходя из установленной для данного груза нормативной себестоимости содержания судна на стоянке в час за все время простоя судна. В таком же размере уплачивает штраф за простой судов сдающая сторона в том случае, когда по согласованному графику под приемку груза будут поданы суда в установленный срок, а суда с грузом не будут поданы.

За невыполнение судосуточных норм погрузки-выгрузки стороны уплачивают штраф по нормативной стоимости данного судна в час стоянки за все время простоя.

§ 23. Передача грузов производится по передаточным ведомостям, составляемым в четырех экземплярах, из которых два экземпляра передаются принимающей стороне, а два экземпляра остаются у сдающей стороны.

§ 24. Время предъявления передаточных ведомостей удостоверяется наложением на них календарных штампов обеих сторон. Фактическая же передача груза удостоверяется подписями агентов сторон на передаточных ведомостях с наложением второго штампа о времени сдачи-приема груза.

От приема передаточных ведомостей и грузов, в пределах установленной среднесуточной плановой или согласованной суточной плановой или согласованной на данные сутки сущенной нормы, стороны отказываться не имеют права.

Сторона, допустившая задержку фактического приема груза, несет ответственность за просрочку в доставке груза с 0 часа суток, следующих за днем предъявления ей передаточной ведомости.

Сторона, не принявшая в установленный для передачи срок исправный груз, предусмотренный месячным планом, или мелкие отправки, не предусмотренные планом, уплачивает сдающей стороне за хранение груза по 40 коп. с тонны в сутки с момента предъявления груза к сдаче до фактического приема.

§ 25. Если при передаче окажутся такие грузы, которые не могут быть приняты на основании действующих правил, то эти отправки вычеркиваются из передаточной ведомости с отметкой агентов сдающей и принимающей стороны.

§ 26. Ответственность за целостность и сохранность грузов до момента фактической передачи груза лежит на стороне сдающей, а после фактической передачи — на стороне принявшей. По требованию принимающей стороны грузы при передаче их с реки на море и обратно должны перевешиваться.

Сбор за взвешивание груза включается в грузовые документы и взыскивается в пункте назначения с получателя груза в пользу стороны, производившей взвешивание. На все обнаруженные при передаче дефекты с грузом акты составляются сходящей груз стороны и подписываются обеими сторонами.

§ 27. Грузы, доставленные в перевалочный пункт морскими судами, имевшими аварии, передаются, по исполнении установленных формальностей, с приложением к накладной аварийной подписки.

Аварийная подписка, подписанная грузополучателем, с которого в пункте назначения должна быть взыскана аварийная контрибуция по указанию того пароходства, в ведении которого находится морское судно, потерпевшее аварию, возвращается пунктом назначения груза обратно в порт перевалки для направления ее в соответствующее пароходство.

V. Розыск грузов

§ 28. Пароходство, не сдавшее часть грузов, указанных в накладных, обязано произвести розыск этого груза и дослать по назначению по досылочному документу.

VI. Претензии и иски

§ 29. Ответственность за сохранность принятого к перевозке груза определяется при перевозке по морю Кодексом торгового мореплавания, а при перевозке по внутренним водным путям — Уставом внутреннего водного транспорта. Претензии и иски, вытекающие из перевозок прямого водного сообщения, предъявляются к морскому или речному пароходству по пункту отправления или по пункту назначения груза. Претензии за недостачу, порчу и утрату груза, а также за просрочку в доставке груза, рассматриваются и удовлетворяются непосредственно виновными пароходствами. Пароходства, получившие претензии, пересылают их виновным пароходствам через пароходства передачи грузов. Судебные иски между морскими и речными пароходствами, основанные на настоящих правилах, рассматриваются в судебных установлениях, а договорные споры по заключению узловых соглашений разрешаются органами государственного арбитража.

§ 30. Если пароходство, к которому предъявлен иск, вытекающий из перевозки прямого водного сообщения, считает необходимым привлечь к участию в деле другое пароходство, то оно обязано своевременно сообщить этому пароходству, когда и в каком суде будет слушаться дело, номер судебного дела, а также номер и дату письма, при котором были посланы привлекаемому к делу пароходству претензионные материалы. Пароходство, получившее такое сообщение, обязано выслать суду письменное объяснение с приложением подтверждающих его документов, а копию этого объяснения сообщить тому пароходству, которое является основным ответчиком; если же оно переслало претензионные материалы третьему пароходству, то немедленно сообщить об этом суду и основному ответчику и одновременно сообщить о назначении дела к слушанию тому пароходству, которому оно переслало претензионные материалы.

§ 31. При рассмотрении исков клиентуры судом по существу представитель пароходства обязан представить те объяснения и возражения против иска, которые могут быть обоснованы на имеющемся в наличии материале, не ограничиваясь просьбой об освобождении от ответственности того пароходства, представителем которого он является.

§ 32. Пароходство, имеющее своего представителя в месте нахождения суда, обязано оказывать содействие по своевременному получению копий решений другим пароходствам, участвовавшим в деле.

§ 33. При подаче кассационных жалоб и дополнений к ним пароходства обязаны направлять копии их всем привлеченным к делу пароходствам.

(Утвержд. Нар. Ком. Речного Флота СССР 12/VI 1941 г. и Зам. Нар. Ком. Морского Флота СССР 30/VI 1941 г. — Приказ Народного Комиссара Морского Флота СССР и Народного Комиссара Речного Флота СССР № 265/299 от 17/VII 1941 г. Сб. Тар. НКМФ № 1 за 1942 г.)

П РА В И Л А

ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ В ПРЯМОМ СМЕШАННОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНО-ВОДНОМ СООБЩЕНИИ

(опубликованы в Тар. рук. № 7-0)

И Н СТ Р У К Ц И Я

О ПОРЯДКЕ ПЕРЕДАЧИ ГРУЗОВ В ПУНКТАХ ПЕРЕВАЛКИ И СОСТАВЛЕНИЯ КОММЕРЧЕСКИХ ДОКУМЕНТОВ НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ В ПРЯМОМ СМЕШАННОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНО-ВОДНОМ СООБЩЕНИИ

(опубликована в Тар. рук. № 7-0)

К § 3 Общих правил

П РА В И Л А

ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ СМЕШАННЫМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНО-ВОДНЫМ СООБЩЕНИЕМ ЧЕРЕЗ ПОРТ НИКОЛАЕВСК-НА-АМУРЕ МОРЕМ НА САХАЛИН

§ 1. Грузы, следующие в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении по Амуру до морского порта Николаевск и далее морем за Сахалин и в районы Татарского пролива, принимаются до порта Александровск-на-Сахалине, а также до следующих нетарифных пунктов Николаевского морского пароходства: Октябрьское, Мгачи, Арково, Рыбновск, Москальво, Хоэ, Широкая Падь, Нейво, Чайво, Совгавань, Декастри, Аян, Най-Най, Пограничный, Агнево, Нагаево, Охотск и Пильво.

§ 2. Выгрузка, приём и складирование грузов в указанных пунктах производятся силами и средствами грузоотправителя или получателя.

§ 3. Перевозки оформляются документами смешанного железнодорожно-водного сообщения с адресовкой до порта Николаевск-на-Амуре с отметкой в накладной: «Для дальнейшего следования морем до (указывается пункт назначения) в адрес (указывается получатель)».

§ 4. Перевозка от порта Николаевск-на-Амуре до пунктов окончательного назначения производится без составления новых перевозочных документов.

Для обеспечения своевременного получения морским и речным транспортом платежей за перевозку, перевалку, а также штрафных сумм за простой судов, грузополучатели обязаны открывать по месту нахождения Николаевского-на-Амуре морского пароходства особые счета и пополнять их потребными средствами по указанию пароходства или же оплачивать в Николаевске-на-Амуре до отправления грузов все причитающиеся пароходству платежи.

Выплата с особых счетов производится в безакцептном порядке против счетов пароходства с приложением подлинника или копии дорожного документа: накладной, коносамента или дорожной ведомости.

При несвоевременной оплате грузополучателями пароходству платежей или неоплате счетов и неподкреплении их средствами грузы не отправляются, а остаются в портах на положении невывкупленных.

§ 5. Нижне-Амурское речное пароходство сдает Николаевскому морскому пароходству грузы подсортированными с таким расчетом, чтобы каждое судно (баржа) следовало не более, как в два пункта назначения, причём в каждый из этих пунктов должно быть погружено не менее 150 тонн груза.

(Постановление ЭКОСО при СНК СССР за № 609 от 26/IV 1939 г. Сб. Тар. НКМФ № 4 1940 г. и № 2-3 1943 г.)

ОСОБЫЕ ПРАВИЛА

**ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ, СЛЕДУЮЩИХ В НИКОЛАЕВСК-НА-АМУРЕ ДЛЯ
ДАЛЬНЕЙШЕЙ ПЕРЕВОЗКИ МОРЕМ ДО НАГАЕВО В АДРЕС
ДАЛЬСТРОЯ**

Перевозки грузов, отправляемых со станций железных дорог, с перевалкой на р. Амур для следования в Николаевск-на-Амуре и далее морем до Нагаево в адрес Дальстроя, производятся следующим порядком:

1. При отправлении грузов со станций железных дорог документы прямого смешанного железнодорожно-водного сообщения составляются до порта Николаевск-на-Амуре в адрес Дальстроя с отметкой: «Для переотправки в Нагаево Дальстрою».

2. Перевалка грузов в Николаевске-на-Амуре на морские суда для дальнейшей перевозки в Нагаево производится портом с составлением нового документа (коносамента) на морскую перевозку.

3. Нижне-Амурское речное пароходство сдает груз Николаевскому-на-Амуре порту целыми судами (баржами).

4. Выгрузка, прием и складирование грузов в Нагаево производится силами, средствами и за счёт грузополучателя по нормам Наркомморфлота. (Утверждены Зам. Народного Комиссара Морского Флота Союза ССР 5/VII 1940 г.)

К § 19 Общих правил

**О ПОРЯДКЕ УТВЕРЖДЕНИЯ СТАВОК СПЕЦИАЛЬНЫХ СБОРОВ, ПОРТОВЫХ СБОРОВ И СБОРОВ ЗА ПОГРУЗО-РАЗГРУЗОЧНЫЕ РАБОТЫ НА
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ И МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ**

В целях упорядочения ставок специальных сборов, портовых сборов и сборов за погрузо-разгрузочные работы на железнодорожном и морском транспорте Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляет:

1. Установить, что ставки специальных сборов, портовых сборов и сборов за погрузо-разгрузочные работы на железнодорожном и морском транспорте утверждаются Экономическим Советом при Совнаркоме Союза ССР по представлению НКПС и Наркомморфлота.

2. В связи с этим считать утратившими силу:

а) пункт 5 Приложения к Постановлению Совнаркома СССР от 20 июня 1934 г. № 1478 (С. З. СССР, 1934 г., № 34, ст. 267), в части, предоставляющей начальникам железных дорог право устанавливать по утверждению НКПС ставки сборов с грузов на содержание весовщиков и кассиров;

б) пункт 10 Постановления ЦИК и Совнаркома СССР от 17 октября 1943 г. № 109/2413 (С. З. СССР, 1934 г., № 53, ст. 410), предоставляющий наркоматам право устанавливать ставки корабельного, лоцманского и грузового сбора.

(Постановление СНК СССР № 1863 от 3/X 1940 г.)

К § 19 Общих правил

ВЫ П И С К А

**ИЗ ПОСТАНОВЛЕНИЯ СОВЕТА НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ СССР
О СТАВКАХ ЗА ХРАНЕНИЕ ЭКСПОРТНО-ИМПОРТНЫХ ГРУЗОВ**

№ 534

29 марта 1935 г.

Москва, Кремль

4. Экспортно-импортные грузы, поступающие на хранение в портовые склады общего пользования (не арендуемые Наркомвнешторгом и находящиеся в ведении портов), хранятся на общих условиях.

5. Установить следующие сроки хранения экспортных и импортных грузов в портовых складах, находящихся в ведении портов:

а) 30 дней со дня прибытия грузов в порт, если груз прибыл без разрядки,

б) 45 дней со дня прибытия груза в порт, если груз прибыл с разрядкой;

в) 60 дней со дня прибытия первой партии в порт для грузов, концентрируемых на определенный срок и на определенный пароход, если концентрация предусмотрена утверждённым правительством планом.

6. Установить штрафные прогрессивные ставки за хранение экспортных и импортных грузов сверх льготных сроков на складах, находящихся в ведении портов:

До 3-х суток	5 коп.	с тонны	в сутки.
» 6	» 10 коп.	»	»
» 9	» 15 коп.	»	»
» 12	» 20 коп.	»	»
» 15	» 30 коп.	»	»
» 18	» 40 коп.	»	»
» 21	» 50 коп.	»	»
» 24	» 60 коп.	»	»
» 27	» 70 коп.	»	»
» 30	» 85 коп.	»	»

Свыше 30 суток по 1 рублю с тонны в сутки.

Установленные прогрессивные ставки не применяются:

- к грузам, завезенным на концентрацию, согласно плана правительства,
- к грузам, варентированным в инобанках,
- к грузам, задержанным по распоряжению правительственных регулирующих органов,
- к грузам, хранящимся на открытых площадках,
- грузы, снятые с экспорта, хранятся на общих основаниях со дня их снятия.

К § 28 Общих правил ПОЛОЖЕНИЕ О ПЕРЕВОЗКЕ ПОЧТЫ МОРЕМ

1. Общее положение

1. Органам связи предоставляется право перевозить почту на всех судах, эксплуатируемых государственными морскими пароходствами, совершающими регулярные пассажирские, грузо-пассажирские и грузовые рейсы по всем линиям, включая местные и пригородные.

2. Перевозка почты может производиться:

- в сопровождении работников связи;
- без сопровождения, путем сдачи в багаж под ответственность пароходства.

3. Перевозка почты по морским путям сообщения органами связи осуществляется на условиях настоящего положения.

4. В целях быстреего движения почты по кратчайшему пути Наркомсвязи предоставляется право выбора морских линий, отдельных участков линий и судов, на которых будет производиться перевозка почты.

5. Помимо использования флота морских пароходств органы связи имеют право производить перевозку почты на судах других ведомств, если эти линии не обслуживаются судами Наркомморфлота.

II. Почтовые помещения на судах

6. На судах, совершающих регулярные рейсы и перевозящих почту в сопровождении почтовых агентов, пароходствами предоставляются для почтовых операций следующие помещения на грузо-пассажирских морских судах свыше 500 человек пассажироместности:

а) операционная каюта размером, по возможности, от 5 до 7 кв. метров, оборудованная производственной обстановкой (столы, шкафы, клетки и пр.) по указанию органов Наркомсвязи, заключающих соглашения с пароходствами; окна почтовой каюты снабжаются внутренними железными решетками, а двери автоматическим замком;

б) кладовая для хранения и обработки газетной и посылочной почты, оборудованная опускаемыми багажными полками, автоматическими замками и внутренними железными решетками на окнах;

в) две одноместных каюты или одна двухместная для жилья почтовых агентов, с мягкими или жесткими спальными местами, оборудованные по образцу классных пассажирских помещений II или III класса, по нормам, установленным для пассажирских мест этого класса. Операционная и кладовая отводятся, по возможности, на нижней палубе в одном месте, рядом друг с другом, вдоль одного из бортов и оборудуются электроосвещением с включением в цепь машинного отделения. На судах, находящихся в эксплуатации, где производство такого расположения почтовых помещений по техническим причинам затруднительно, переоборудование производится во время постановки судна в капитальный ремонт;

г) на судах пассажироместностью менее 500 человек и на линиях протяжением менее 300 миль отводится специальная каюта с устройством в ней одного спального места для отдыха сопровождающего почту, она же является операционной каютой. Кладовая при необходимости, отводится в трюме;

д) отвод помещений на судах пассажироместностью менее 100 классных мест производится по согласованию между пароходством и управлением Наркомсвязи, причем должна быть обеспечена полная сохранность почты. Помещения для жилья сопровождающих отводятся наравне с экипажем.

7. На пассажирских и грузо-пассажирских морских судах, находящихся в пути в один конец не менее 10 часов, обслуживающих туристов и курортников, по заявке управления связи и с согласия пароходства могут оборудоваться за счёт органов Наркомсвязи специальные почтовые киоски для производства почтовых операций с пассажирами.

8. Отвод и оборудование на судах почтовых помещений, указанных в §§ 6 и 7, производится в период судоремонта по особым соглашениям управления связи с пароходствами, а при постройке новых судов — согласно правилам Регистра СССР.

9. Заявка управления связи на отвод и оборудование почтовых помещений на судах представляется пароходству за два месяца до постановки судна на ремонт.

III. Оплата стоимости оборудования и ремонта почтовых помещений на судах

10. Отвод и оборудование почтовых помещений на судах, вновь строящихся и находящихся в капитальном ремонте, а также текущий ремонт существующих помещений производятся за счёт Наркомморфлота.

11. Отвод и оборудование почтовых помещений на судах, находящихся в эксплуатации, но не имеющих почтовых помещений, а также перенос и дооборудование помещений на этих судах производятся Наркомморфлотом за счёт Наркомсвязи. Органам Наркомсвязи запрещается самостоятельно производить какие-либо переделки или дооборудование отведенных помещений без согласования с пароходством.

12. Сведения о необходимом ремонте почтовых помещений на судах, их переделке и дооборудовании даются органами Наркомсвязи пароходствам в срок составления дефектных ведомостей с приложением необходимых эскизов.

13. В случае снятия с линии судна, оборудованного для почтовых перевозок, и постановки вместо него другого, не имеющего должного оборудования, пароходство обязано отвести и оборудовать на нем соответствующие почтовые помещения за свой счёт. При временной замене одного судна другим пароходство обязано предоставить органам Наркомсвязи на новом судне почтовые помещения и каюты для жилья сопровождающих почтовых работников и обеспечить перевозку почты в полном объеме.

IV. Порядок учета почтовых помещений на судах и находящегося в них инвентаря

14. Весь установленный в каютах, отводимых Наркомсвязи, инвентарь закрепляется за данной каютой. Расположение почтовых помещений наносится на план судна, выкопировки из которого, заверенные пароходством, выдаются органам Наркомсвязи.

15. Оборудование и инвентарь почтовых помещений на судах вносятся в опись, составляемую в трёх экземплярах, подписываемую судовой админист-

страцией и представителем управления связи. Один экземпляр описи остается в пароходстве, второй — в управлении связи и третий вывешивается в почтово-операционной каюте.

16. Прием и сдача инвентаря от судовой администрации производится представителем органа Наркомсвязи по указанным выше описям. За порчу оборудования, инвентаря или почтовых помещений управления связи несут материальную ответственность.

17. Все имущество и оборудование, приобретенное за счет Наркомсвязи, принадлежит органам Наркомсвязи и в инвентарь судна не вносится.

V. Почтовые помещения в портах

18. В портах I, II и III разрядов и в приписных пунктах органам Наркомсвязи предоставляется право открыть почтовые отделения для организации перевозки почты по морским линиям, хранения переходящих почт и обслуживающих почтовыми операциями пассажиров и работников морского флота.

19. Водные почтовые отделения должны производить прием всех почтовых и телеграфных отправок.

Для этих целей управления портов предоставляют органам Наркомсвязи отапливаемые и освещаемые помещения (без обстановки и мебели), обеспечивающие суточные операции и сохранность почты.

На вновь строящихся морских вокзалах почтовые помещения проектируются с учетом особых заявок органов связи. Размеры этих помещений должны обеспечивать обслуживание пассажиров почтовыми операциями и хранение почты.

20. Для хранения переходящих посылочных почт в портах I разряда отводятся отдельные кладовые. В портах II и III разрядов и приписных пунктах для хранения почты в ожидании прибытия судна предоставляется площадь в багажных помещениях или другое место, защищенное от непогоды.

21. За отводимые для почтовых операций и хранения почты помещения в портах плата взывается по существующим коммунальным ставкам местных горсоветов. Отопление, освещение и текущий ремонт производится за счет органов Наркомсвязи.

22. Органы Наркомсвязи устанавливают за свой счет почтовые ящики в портах, имеющих почтовые отделения, и на судах, перевозящих почту в сопровождении работников связи.

VI. Перевозка почты багажом

23. Помимо перевозки почты на судах в сопровождении работников Наркомсвязи органам связи предоставляется право пересылки почты багажом на всех грузо-пассажирских и грузовых судах.

24. Если в отдельных случаях при сопровождении почты работниками связи почтовая кладь не помещается в почтовых кладовых, то соответствующая часть её сдается при накладных в багажное отделение судна под ответственность судовой администрации.

25. К пересылке багажом не допускаются без специального сопровождения ценные посылки, денежные сумки и пакеты.

26. Вес почтовых вещей, перевозимых багажом, не должен превышать 80 кг для каждого отдельного места, а объем — 0,5 куб. метра (баулы, чемоданы и прочие стандартные вещи Наркомсвязи).

Примечание. По согласованию управлений Наркомсвязи с пароходствами, на отдельных морских линиях может быть установлена перевозка почты в контейнерах.

27. При отправке почты багажом все мелкие газетные пакки и посылки до 8 кг с адресом в один пункт сдаются упакованными в запломбированные или опечатанные, занумерованные кожаные мешки с отчетливой надписью, откуда и куда следуют.

Упаковка должна быть прочной, с учетом условий морской перевозки, не допускающей возможности выемки или утери вложения.

Почтовая кладь в неисправной упаковке не принимается.

VII. Документация перевозки почты багажом

28. На перевозку почты багажом почтовое предприятие составляет в трех экземплярах раздаточную накладную в адрес соответствующего судна. В накладной указываются порт сдачи, наименование адресата, вид упаковки (сумки, мешки, посылки), номера мест и вес.

29. К раздаточной накладной прилагаются отдельные накладные на каждый пункт сдачи (каждая накладная в двух экземплярах) с указанием адреса, номеров вещей и веса.

30. В пунктах назначения почта сдается администрацией судна вместе с первыми экземплярами отдельных накладных под расписку на вторых экземплярах.

31. В накладных не допускается никаких подчисток и не оговоренных исправлений. В случае ненадлежащего оформления накладных почта для перевозки не принимается.

32. В случае обнаружения повреждения или неисправной упаковки при сдаче почты администрацией судна агенту связи в месте назначения об этом составляется акт за подписями обеих сторон, с указанием, в чем заключается повреждение или неисправность упаковки.

33. Если возникает вопрос о возможности пронажи всей или части почты, немедленно производится фактическая проверка содержимого данного места по документам. В этом случае также составляется акт за подписями обеих сторон.

VIII. Погрузка и выгрузка почты

34. Погрузка и выгрузка почты из трюмов производится средствами пароходства за счёт органов Наркомсвязи, в первую очередь перед другими грузами. Погрузка и выгрузка почты из почтовых помещений, отведённых для перевозки почты, производится средствами Наркомсвязи за счёт Наркомсвязи.

35. В случае перевозки почты с берега на судно или обратно на катерах для почты должно отводиться отдельное место, доступ в которое пассажирам не разрешается.

36. Суда обязаны приставать ко всем портам, указанным в расписании для данной линии на определенных участках порта.

При остановке судна у другого участка порта пароходство заблаговременно сообщает об этом предприятию Наркомсвязи, производящему обмен, куда именно доставить почту. Почту, находящуюся в почтовых кладовых в порту, пароходство обязано перебросить своими силами и средствами к месту погрузки.

37. Органы связи обязаны доставлять на причал всю почту не позднее чем за 40 минут до отхода судна, на котором она отправляется; при этом администрация порта обеспечивает погрузку всей почты, предназначенной к перевозке в трюмах.

38. В целях ускорения обмена почты администрация порта и судна обязаны по прибытии судна в порт и спуска трапа в первую очередь пропускать на борт судна работников связи, производящих обмен почты, и по возможности не допускать пассажиров к месту приема почты.

39. Если судно потерпит аварию и не будет иметь возможности следовать дальше, пароходство принимает меры к дальнейшему следованию почты в порядке, предусмотренном Кодексом торгового мореплавания.

IX. Охрана почты

40. Вся почта, находящаяся в пределах территории портов, но не сданная органам Наркомморфлота для перевозки, охраняется органами Наркомсвязи.

41. Помещения, отведённые для почты на территории портов, охраняются на общих основаниях стрелками вооруженной охраны Наркомморфлота или сторожами без установления особых постов.

42. В случае перевозки в почтовых помещениях судов ценностей в необходимости назначения специальной охраны последняя обеспечивается органами Наркомсвязи.

Х. Разъездные агенты связи

43. Для сопровождения, обработки и обмена почты в пути, перевозимой судами, а также для обслуживания почтовыми операциями пассажиров, распоряжением органов Наркомсвязи назначаются разъездные агенты в количестве, потребном для выполнения этой работы. Количество и кандидатуры назначаемых работников должны согласовываться с начальниками пароходств.

Примечания: а) Кроме того, допускается проезд на всех судах почтовых бригад с судов, потерпевших аварию.

б) Каждый сопровождающий почту работник имеет право на бесплатный провоз личного багажа в размере, определенном для команд судов.

44. Разъездные агенты связи должны иметь при себе соответствующие удостоверения личности и быть поименно внесены в путевой лист, выдаваемый на каждый рейс, за подписью и печатью почтового предприятия, ведающего перевозкой почты на данной линии.

45. Начальники водных почтовых отделений, их заместители, ответственные за перевозку почты по водным путям в пределах находящихся в их ведении линий и участков, линейные инспектора, диспетчеры управлений связи в пределах подведомственных им линий, диспетчеры Наркомсвязи по всем линиям, а также начальник водной группы Наркомсвязи имеют право бесплатного проезда в почтовых помещениях судов по предъявлении специальных удостоверений, выдаваемых Центральным управлением почтовой связи Наркомсвязи, с отметкой их проезда в путевом листе, в количестве не более одного человека сверх основной бригады.

Примечание. При необходимости получения пассажирских мест указанные должностные лица приравниваются в этом отношении к агентам пароходства, но с оплатой стоимости проезда наличными по тарифу соответствующей категории вне очереди перед другими пассажирами.

46. Агенты связи, сопровождающие почту на судах, а также обменивающие почту в портах, обязаны подчиняться действующим на морском транспорте правилам и уставу о службе на судах, утвержденным органами Наркомморфлота.

47. Агентам связи, прикрепленным для сопровождения почты к определенным судам, предоставляется право пользоваться коллективным питанием на общих основаниях с командой судов, с оплатой Наркомсвязи или ее работниками полной стоимости питания.

48. Агентам связи, обслуживающим перевозку и обмен почты, управления портов выдают установленные пропуска для беспрепятственного прохода на причалы и суда, где производится обмен, погрузка и выгрузка почты, и для пользования служебными проходами.

49. При серьезных заболеваниях или смерти сопровождающего почту агента капитан судна обязан сообщить об этом в ближайшее попутное предприятие связи и одновременно опечатать и охранять почтовую каюту, кладовую и всю почту, находящуюся на судне впредь до принятия ее лицом, уполномоченным на то органами связи. В этом случае расходы по хранению относятся на счет органов Наркомсвязи.

50. На линиях, где перевозка почты производится багажом, органам Наркомсвязи предоставляется право в отдельных случаях при перевозке ответственной и ценной почты назначать специально сопровождающих работников в количестве не более двух, с оплатой их проезда наличными деньгами по пассажирскому тарифу.

51. Уборка почтовых помещений на судах производится в конечных пунктах средствами пароходства и за счет пароходства. В рейсе уборка производится бригадой, перевозящей почту.

XI. Контроль и досмотр почтовых помещений на судах

52. Право доступа в почтовые помещения для осмотра почтовой кладки и контроля проездных документов имеют:

а) капитан судна и его помощники;

б) агенты Наркомморфлота, имеющие право контроля на судах;

в) агенты таможенного надзора в порядке особого соглашения Наркомвнешторга с Наркомсвязи;

г) контролеры Народного комиссариата государственного контроля по предъявлении удостоверения установленной формы;

д) представители судебно-следственных органов в порядке, определяемом Уголовно-процессуальным кодексом республики.

53. Указанные лица допускаются в почтовые помещения судна в любое время в пути и на стоянке, за исключением времени, когда происходит обмен почты.

54. При контроле и досмотре не допускается вскрытие заделанных органами связи почтовых вещей и посылок.

В случае подозрения о нахождении в этих вещах предметов, не допущенных к перевозке на судах, почтовые отправления должны вскрываться двумя агентами почты и двумя представителями судовой администрации, о чем должен составляться акт за совместными подписями. В случае, если будут обнаружены предметы, запрещенные к перевозке, эти предметы должны быть приведены в состояние, обеспечивающее безопасность провоза их до первого промежуточного порта, где они должны быть выгружены. Если по каким-либо причинам этого сделать невозможно, они должны немедленно уничтожаться, о чем составляется особый акт. В этом случае ответственность за провоз опасных грузов несет агент Наркомсвязи, отвечающий за перевозку почты.

При вскрытии или уничтожении почтовых отправок по указанным выше причинам каждый такой факт должен быть доложен лично начальнику управления Наркомсвязи по подчиненности данной бригады и начальнику управления пароходства для производства расследования.

55. Факт проезда безбилетных пассажиров и провоза бездокументной клади в почтовых помещениях удостоверяется актом, подписываемым лицом, производящим контроль, и старшим работником почтовой бригады. Штраф и стоимость проезда и провоза клади в этом случае взыскиваются органами Наркомморфлота на общих основаниях с органов Наркомсвязи, ведающих перевозкой почты на данном судне.

56. При выработке расписания движения грузо-пассажирских судов пароходства учитывают заявки потребностей органов связи о времени прибытия и отправления судов в железнодорожные и водные узлы, остановки в промежуточных пунктах.

XII. Расписание движения грузо-пассажирских судов

57. Для судов, перевозящих почту, обязательна остановка во всех пунктах, указанных в расписании, за исключением случаев форс-мажора или указаний правительственных органов.

Примечание. При сокращении стоянки против расписания капитан судна обязан обеспечить погрузку и выгрузку почты.

58. Расписание движения грузо-пассажирских судов посылается пароходством в управления связи и в водное почтовое отделение для разработки планов направления почты одновременно с рассылкой их по своим организациям.

59. О времени открытия и закрытия навигации пароходство извещает за две декады соответствующее управление связи и управление почтовой связи Наркомсвязи.

60. Управления пароходств и портов обязаны давать почтовым предприятиям, производящим перевозку и обмен почты, данные о прибытии и отправлении судна в пункты обмена почты.

XIII. Ответственность Наркомморфлота за перевозку почты

61. За целостность и сохранность почты, перевозимой в почтовых помещениях в сопровождении агентов связи, администрация судна не отвечает, за исключением случаев доказанной вины пароходства.

62. Почта, сданная в багаж, с момента принятия ее и до момента сдачи работникам Наркомсвязи, находится под ответственностью управления соответствующего пароходства и порта и должна храниться в месте, безопасном от хищений и порчи.

63. При несчастных случаях, как-то: пожар, авария и т. п., судовая администрация должна принять меры к спасению почты.

64. Во всех случаях аварии с судном, гибели или повреждения почты органы Наркомморфлота отвечают перед Наркоматом связи в пределах, предусмотренных Кодексом торгового мореплавания.

65. В соответствии со ст. 9 постановления СНК СССР от 20 ноября 1933 г. (Сбор. Зак. 1933 г., № 67, ст. 405) устанавливается следующая материальная ответственность органов Наркомморфлота за замедление движения корреспонденции:

а) за опоздание судов, перевозящих почту в сопровождении работников Наркомсвязи, прибытием по расписанию в пункты стыка железной дороги и морской линии, а также в областные, краевые центры и конечные пункты, взимается штраф по следующей шкале:

Время опоздания от и до:

1—3 часа	3—6 часов	6—12 часов	12—24 часа	Свыше 24 часов
25 руб.	35 руб.	80 руб.	100 руб.	120 руб.

Штраф за опоздание взимается по вышеприведенной шкале по первому пункту, к которому судно пришло с опозданием. Во всех последующих пунктах штраф взимается только в тех случаях, когда при прибытии к этим пунктам произошло увеличение опоздания, и только за часы, превышающие предыдущее опоздание.

Общая сумма штрафов не должна превышать 50% провозной платы за данный рейс.

Примечания: а) Пароходства не несут ответственности за опоздания судов, если оно произошло по форс-мажорным и другим причинам, не зависящим от пароходства.

б) За неотправленные судна в рейс в дни расписания взимается штраф по следующей шкале, если отмена рейса произошла по вине пароходства, а не в результате форс-мажора, аварии или указаний правительственных органов, или если об этом органы связи не были предупреждены за 48 часов:

До 200 миль	200—500 миль	500—1000 миль	Свыше 1000 миль
100 руб.	200 руб.	350 руб.	500 руб.

66. Кроме того, в соглашениях определяется материальная ответственность пароходства за нарушение условий перевозки почты (размеры штрафных сумм определяются соглашением сторон):

а) за неприём почты в багаж в количестве, предусмотренном соглашением;

б) за отказ дать сведения о приходе и отходе судов, перевозящих почту в пункты обмена, сдачи или приема почты;

в) за провоз почты в багаже мимо порта назначения, если в случае сокращения стоянки капитан не обеспечил погрузку и выгрузку почты.

67. Задержка судна дольше времени отхода, установленного расписанием, из-за производства почтовых операций не допускается, и всю ответственность за необмен почты в этом случае несут органы связи.

68. За несвоевременную или неполную уплату органами связи платежей за перевозку почты уплачиваются пени в размере, определяемом постановлением СНК СССР от 14 сентября 1937 г. № 1597.

XIV. Оформление случаев, вызывающих санкции, и расчетов по ним

69. Все случаи нарушений, влекущие за собой штрафы, должны быть удостоверены актами в двух экземплярах за подписями представителей обеих сторон. От подписания актов стороны отказываться не имеют права. В случае несогласия акт подписывается с оговорками или пояснениями.

70. Акты о нарушениях, подлежащие оформленным уполномоченными на это агентами Наркомморфлота и подписанные ими без оговорки, дают основание органам Наркомсвязи для удержания причитающихся по ним соответствующих

сумм из очерёдных платежей за перевозки, о чем сообщается органам Наркомфлота с приложением этих документов.

71. На основе таких же бесспорных актов о нарушениях со стороны агентов Наркомсвязи по получении их в органах Наркомсвязи увеличиваются на соответствующую сумму очередные платежи за перевозку почты.

72. В спорных случаях стороны предъявляют друг другу счета с приложением штрафных документов со своими дополнительными пояснениями и разрешают такого рода вопросы в порядке договоренности или через суд.

XV. Нормы перевозок, тарифы и принципы расчетов за перевозку почты

73. Нормы перевозок почты в багаже за навигацию определяются в весовом выражении при заключении соглашений на перевозку почты и при уточнении списка судов, предназначенных для перевозки почты; пароходством и представителем Наркомсвязи уточняется предельная норма перевозки почты в багаже, сверх которой почта-багаж принимается при наличии свободной кубатуры в грузовых помещениях и резерва времени стоянок в портах.

74. Оплата занимаемого почтового помещения и багажных перевозок производится по установленному тарифу для перевозки почты, опубликованному особо. Оплата проезда почтовых бригад производится по общим пассажирским тарифам по классу и пассажировместимости отведённых помещений.

75. При определении пассажировместимости почтовых помещений на судах норма площади на одного пассажира должна браться в размерах, установленных правилами Регистра СССР.

76. Расчёты за перевозку почты производятся ежемесячными платежами по предъявлению счетов пароходства за фактически совершенные в течение месяца полные и неполные рейсы по каждой линии и за количество перевезенной почты в багаже с приложением расчётных ведомостей в двух экземплярах и накладных на перевезенную почту.

XVI. Порядок и условия заключения технических соглашений

77. Технические соглашения заключаются непосредственно между пароходствами и областными управлениями связи по месту нахождения пароходства, на основе настоящего положения.

78. В заключаемых соглашениях должны быть предусмотрены:

- а) перечень линий и судов, на которых будет производиться перевозка почты в сопровождении почтовых работников;
- б) занимаемые на них помещения (объём и пассажировместимость кают и кладовых);
- в) линии, а при необходимости и участки линий, перевозка почты на которых будет производиться багажом;
- г) площадь и условия использования помещений, занимаемых почтой в портах;
- д) сроки уплаты пластовых платежей, порядок учета фактически используемых почтовых помещений на судах и фактически перевезенного груза в багаже, время и порядок перерасчётов;
- е) перечень пунктов, по которым будет применяться взыскание штрафа за опоздание судов, перевозящих почту.

(Утверждена Зам. Народного Комиссара Морского Флота СССР 31/XII 1940 г. и Народным Комиссаром Связи СССР 30/XII 1940 г. Сборн. Тар. № 1(13) 1941 г.)

К § 31 Общих правил

ПРАВИЛА МАРКИРОВКИ ГРУЗОВ

I. Общие положения

§ 1. Все грузы, перевозимые по морским путям сообщения, независимо от видов сообщения (межпортовое, прямое водное, смешанное железнодорожно-водное) должны обязательно иметь установленную маркировку в соответствии с ОСТ-5124.

§ 2. Маркировка должна быть ясно видимой, понятной и по цвету резко отличаться от цвета предмета, на который она наносится.

§ 3. Маркировка может производиться различными способами:

а) краской от руки или через трафарет;

б) путём прочной наклейки (на тару или непосредственно на груз) бумажных ярлыков, изготовленных типографским способом (прибивать ярлыки гвоздиками воспрещается);

в) путем нанесения маркировки краской или нерасплывающимися чернилами на дощечках (бирках), прочно прикрепляемых гвоздиками (например, к ящикам) или привязываемых проволокой или бичёвкой (например, к тюкам).

§ 4. Краска, применяемая для маркировки, должна быть устойчивой, не расплываться от влаги, не стираться, не поддаваться влиянию жары, солнечных лучей, а в некоторых случаях и действию кислот и солей.

§ 5. Маркировка не должна портить груза. Запрещается маркировка краской, разведённой керосином, скипидаром и т. п., грузовых мест с продуктами питания (бочки с маслом, мешки с мукой, сахаром и т. п.), а также всякой краской, издающей запах.

Запрещается нанесение маркировок на лицевой стороне грузов, принимаемых к перевозке без упаковки.

§ 6. Размер ярлыков и деревянных бирок должен быть не менее 150 см². Металлические, штампованные бирки должны быть не менее 60 см².

Употребление картонных бирок не допускается.

§ 7. Маркировка на таре ящичного типа наносится краской на середине торцевой стороны места, а на таре бочкового типа — на одном из доньев.

§ 8. На фанерные ящики маркировка наносится краской или шпаклеванием бумажных ярлыков; прибивание бирок гвоздями к таким ящикам не допускается.

§ 9. Маркировка мокросоленых кож и шкур наносится на внутренней стороне одной из двух связанных вместе дощечек (бирок).

§ 10. На железо в связках (без тары) маркировка наносится на деревянных или металлических бирках, прикреплённых обязательно проволокой.

§ 11. При перевозке однородных грузов, но отличающихся по сортности, должны применяться ярлыки и бирки различных форм, цветов, материалов или в маркировке должны содержаться отличительные знаки (см. § 18).

§ 12. При перевозке грузов мелкими отправлениями маркировка наносится на каждое место (штука) груза.

§ 13. При перевозке в межпортовом сообщении крупных партий (гарных или штучных) однородных грузов, предъявляемых по одному документу, допускается маркировка не всех мест, а лишь части их (не менее 10% мест).

§ 14. При перевозке в прямом водном или прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении должны маркироваться все, без исключения, грузовые места.

§ 15. При перевозке навалочных или насыпных грузов маркировка производится путём прикрепления бирок к люковым заграждениям или каким-либо иным способом, обеспечивающим сохранность маркировки на всём пути следования груза.

§ 16. При применении тары, бывшей в употреблении, старая маркировка должна уничтожаться отправителем (путём состругивания, смывания и т. п.). Старая производственная маркировка может оставаться в том случае, когда она соответствует указанной отправителем в накладной (коносаменте).

§ 17. Порты могут организовать изготовление маркировочных бирок и ярлыков (наклеек) для продажи отправителям по их требованиям.

II. Отправительская маркировка

§ 18. Отправитель до предъявления груза к перевозке обязан его замаркировать, причём маркировка должна содержать следующие данные:

а) в числителе — номер места и знаки отправителя, в знаменателе — число мест;

б) наименование отправителя;

в) наименование пункта отправления;

г) наименование пункта назначения;

д) наименование получателя.

Примечание. При перевозке в прямом водном или прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении в маркировке, кроме пункта назначения, должен быть указан и пункт перевалки.

§ 19. Все данные маркировки должны соответствовать сведениям, указанным в коносаменте (накладной), причём отправитель несет ответственность за правильность маркировки.

§ 20. Знаки отправителя (п. «а» § 18) должны обязательно указываться в тех случаях, когда перевозятся разнородные или разносортные грузы в одной тарной таре (например, разные сорта хлопка в кипах) или когда вообще недопустимо смешение сортов груза.

§ 21. При отсутствии отправительской маркировки груз к перевозке от отправителя или от других видов транспорта (в пункте перевалки) не принимается.

§ 22. Образец отправительской маркировки:

В междупортном сообщении:

В смешанном железнодорожно-водном сообщении

а) $\frac{2 \text{ В. С.}}{25}$

а) $\frac{3 \times 5}{30}$

б) Райторг

б) Райторг

в) Одесса

в) Одесса

г) Ростов-порт

г) Тбилиси с перевалкой в Потн

д) Завод №

д) Тбилисский райснаб

III. Специальная маркировка

§ 23. Если груз требует особого обращения при перевозке или во время грузовых работ, то отправитель обязан нанести специальную маркировку мест, например: «верх», «не кантовать», «осторожно, стекло», «боятся холода».

§ 24. Специальная маркировка может наноситься путем наклейки ярлыков с понятными рисунками и знаками.

§ 25. При перевозке опасных грузов наносится дополнительная особая маркировка знаками, надписями и цветными наклейками, согласно правилам о перевозке этих грузов.

IV. Транспортная маркировка

§ 26. Порт отправления, приняв груз к перевозке, проверяет наличие и правильность отправительской маркировки путём сопоставления ее с данными коносамента и наносит транспортную маркировку.

§ 27. Транспортная маркировка наносится в виде дроби (через косую черту) и в ней указывается:

а) в числителе — порядковый номер, за которым данная отправка принята к перевозке по книге отправления,

б) в знаменателе — число мест данной отправки.

§ 28. Транспортная маркировка наносится на все места, независимо от отправительской маркировки.

§ 29. При перевозке грузов в прямом водном или прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении в пунктах передачи грузов с одного вида транспорта на другой принимающая сторона не наносит своей транспортной маркировки и груз следует до пункта назначения с маркировкой, нанесенной в пункте отправления.

§ 30. При приеме грузов в пункте передачи от речных пароходств или железных дорог порт перевалки обязан проверить наличие как отправительской маркировки, так и транспортной маркировки, нанесенной при принятии груза к перевозке.

При отсутствии отправительской маркировки груз не принимается, при отсутствии же транспортной маркировки приём груза задерживается для установления принадлежности мест к той или иной отправке и до нанесения передающей стороной транспортной маркировки.

V. Маркировка экспортно-импортных грузов

а) Маркировка экспортных грузов

§ 31. Маркировка экспортных грузов должна производиться отправителем особенно тщательно и исключительно латинским шрифтом.

§ 32. Отправительская маркировка экспортных грузов должна содержать следующие данные:

- а) сокращённое (условное) наименование экспортера,
- б) номер места,
- в) место назначения груза (если оно известно),
- г) вес нетто и брутто.

§ 33. Кроме того, экспортером может применяться дополнительная маркировка в зависимости от требований, предъявляемых страной, куда следует груз.

§ 34. Транспортная маркировка на экспортные грузы непосредственно на места не наносится, а обозначается на бирках, прикрепляемых отправителем к грузовым местам (но без повреждения тары).

Эти бирки при выгрузке груза в иностранных портах должны быть сняты.

б) Маркировка импортных грузов

§ 35. Маркировка импортных грузов должна содержать следующие данные:

- а) сокращённое (условное) наименование импортёра,
- б) номер транспортного поручения,
- в) номер места,
- г) вес нетто и брутто,
- д) пункт назначения,
- е) наименование получателя.

§ 36. Пункт назначения груза и наименование получателя обозначаются обязательно на русском языке.

VI. Маркировка багажа

§ 37. При приёме багажа вместо маркировки наклеиваются ярлыки (бумажные или из материи), в которых указывается отправитель, получатель, пункт отправления, пункт назначения, число мест и номер марки.

(Утвержд. Зам. Нар. Ком. Мор. Флота 18/II 1941 г. Сб. № 3(15) 1941 г.).

К § 33 Общих правил

П РА В И Л А

РАСЧЕТОВ ЧЕКАМИ ИЗ ЛИМИТИРОВАННЫХ КНИЖЕК

I. Формы и объекты расчетов

1. Лимитированные чековые книжки выдаются Госбанком только тем организациям, которые имеют постоянные расчёты со станциями, пристанями (портами) и дорожно-транспортными экспедиционными конторами (ДТЭК).

2. Чеками из лимитированных книжек могут оплачиваться следующие железнодорожные и водные перевозки:

- а) грузовые перевозки большой и малой скорости;
- б) товаро-багаж;
- в) экспортные перевозки прямых железнодорожных и водных сообщений;
- г) недоборы по перечисленным перевозкам.

Кроме тарифа, чеками из лимитированных книжек могут быть при отправлении или выдаче груза оплачены:

- а) обязательные и необязательные погрузо-разгрузочные работы, производимые станцией, пристанью (портом) или специальной транспортной конторой;
- б) сборы, включаемые в накладную;
- в) сборы, взыскиваемые по квитанциям разных сборов;
- г) другие сборы (портовые, в пользу местных исполкомов и т. п.), взыскиваемые при выдаче или отправлении груза.

3. Все остальные расчеты с железнодорожным и водным транспортом, как-то: за пассажирские билеты и пассажирский багаж, за всякого рода аренду, за платежи по договорам, за эксплуатацию подъездных путей, за подачу и выводку вагонов, за невыполнение ответственных оперативных планов перевозок, за перевалки грузов, штрафы и т. п.—должны производиться в порядке общих расчетных правил.

4. Клиенты по разовым расчётам со станциями, пристанями и ДТЭК должны производить платежи наличными деньгами или расчётными чеками, акцептованными Госбанком.

5. Платежи чеками из лимитированных книжек производятся на сумму от 50 руб., акцептованными чеками — от 250 руб. Чеки выписываются в полных рублях. Расчеты на сумму ниже указанных производятся наличными деньгами.

II. Порядок выдачи лимитированных чековых книжек

6. Выдачу клиенту лимитированных чековых книжек производит тот филиал банка, который ведёт расчётный (текущий) счёт данного клиента. Лимитированные книжки могут быть также выданы иногородним филиалом Госбанка по месту нахождения уполномоченного клиента за счёт целевого перевода.

Учет использования лимитов по каждой книжке ведёт филиал банка, выдавший чековую лимитированную книжку.

7. Перед выдачей клиенту лимитированной чековой книжки Госбанк на ее обложке выставляет:

- а) первые и последние номера чеков;
- б) название предприятия;
- в) номер лицевого счёта клиента;
- г) название учреждения Госбанка, выдавшего чековую книжку;
- д) название станций, пристаней и ДТЭК, для расчетов с которыми выдана чековая книжка;
- е) прописью сумму лимита чековой книжки;
- ж) дату выдачи и последний срок приёма кассой транспорта чеков в платеж из данной книжки.

Все эти сведения заверяются гербовой печатью и подписями Госбанка.

Кроме того, на каждом чеке Госбанком выставляется название учреждения Госбанка, выдавшего чековую книжку, наименование организации, которой принадлежат книжка, и номер лицевого счёта этой организации по данной книжке.

8. Лимитированная чековая книжка действительна для расчетов в течение только 3 месяцев со дня ее выдачи. После истечения этого срока чеки из данной книжки кассами транспорта не принимаются.

9. Из одной и той же чековой книжки разрешается производить расчеты с 2—3 станциями железных дорог и отделениями ДТЭК. Не допускаются расчёты из одной и той же книжки с железной дорогой и пароходством. Для расчетов с пароходством Госбанком выдается отдельная чековая книжка.

10. Лимит по каждой чековой книжке не может быть выставлен менее 1.500 руб. Добавление лимита по той же книжке может быть сделано Госбанком не более двух раз; при этом каждый раз после добавления лимита общая сумма нового лимита по каждой книжке не должна быть менее 1.500 руб.

Продление срока действия чековой книжки свыше 3 месяцев не допускается даже при добавлении лимита.

11. Владелец чековой книжки обязан выдать каждому из своих сотрудников, которые будут совершать платежи чеками, полномочие на подписание чеков с засвидетельствованном образцов подписей подписью и печатью распорядителя счёта.

Кроме того, образцы подписей этих лиц, засвидетельствованные в таком же порядке, должны быть даны каждой кассе транспортного предприятия, с которыми производятся расчеты чеками. Касса обязана хранить эти образцы под ключом в негорячем или железном шкафу.

III. Порядок расчетов чеками из лимитированных книжек

12. Прием чеков из лимитированной книжки допускается исключительно теми станциями, ДТЭК или пристанями, для расчетов с которыми она выдана согласно указанию на ее обложке.

13. Выдавать в платеж чеки из лимитированной книжки другим организациям, кроме указанных на ее обложке, передавать лимитированные чековые книжки другим организациям, в том числе и транспортным, а также получать сдачу наличными и обмен на наличные запрещается.

Лимитированные и акцептованные чеки, принятые станциями, пристанями и отделениями ДТЭК, подлежат сдаче для оплаты в Госбанк в составе денежной выручки за тот же день и порядком, установленным для пересылки выручки в Госбанк.

14. Одним чеком из лимитированной книжки может быть оплачен как один, так и несколько документов, хотя бы и относящихся к различного рода оперативной отчетности одной и той же кассы транспортного предприятия.

На всех отдельных подлинных документах и в корешках квитанций кассир транспорта обязан проставить номер чека, которым совершен платеж, с указанием сокращенного названия владельца чековой книжки.

15. Чеки выписываются на необходимую сумму в момент установления платежа. Запрещается подписание чековых бланков без указания в них суммы. При обнаружении этого книжки отбираются и пересылаются в банк. Госбанк прекращает дальнейшую выдачу лимитированных книжек клиенту, нарушившему это правило.

16. Чеки заполняются от руки чернилами; никакие поправки в чеках не допускаются. Исправленные чеки в платеж не принимаются. Испорченные чеки из книжки не удаляются.

17. Чеки действительны при подписи уполномоченного лица и соответствии его подписи с образцом, находящимся в кассе транспорта.

18. При приеме чека из лимитированной книжки в платеж кассир транспорта обязан первоначально потребовать от плательщика документ, удостоверяющий личность и полномочие подписывать чеки, затем проверить:

а) предназначена ли книжка для расчетов с данной станцией, пристанью и отделением ДТЭК;

б) что срок приема чеков из данной книжки не истек;

в) выставлен ли Госбанком на обложке чековой книжки лимит;

г) наличие корешка предшествующего по порядку чека и правильно ли выведен на этом корешке остаток свободного лимита;

д) не меньше ли этот остаток суммы чека, передаваемого в платеж;

е) наличие обозначений на чеке: наименования плательщика и номера его лицевого счета, наименования учреждения банка, выдавшего чековую книжку;

ж) соответствие суммы чека сумме платежа с точностью до рубля и что эта сумма не ниже установленного минимума 50 рублей;

з) тождество подписи на чеке с подписью лица, уполномоченного подписывать чеки (путем сличения с образцами);

и) наличие даты, места выдачи и правильности оформления чека в порядке п. 16.

При отсутствии в лимитированной чековой книжке корешка предшествующего чека чековая книжка считается недействительной и чеки из нее приему в платеж не подлежат.

Помимо вышеуказанных условий, чек может быть принят в платеж только в том случае, если он выдается от имени той организации, с которой производится расчет. При нарушении этого правила станция, пристань и отделение ДТЭК обязаны отобрать чековую книжку и переслать ее выдавшему филиалу Госбанка.

Транспортно-экспедиционным организациям предоставляется право рассчитывать чеками из своих лимитированных книжек по грузам обслуживаемых клиентов.

19. Убедившись в том, что чек выписан и предъявлен плательщиком правильно и что соблюдены все условия п. 18, кассир переносит остаток лимита из корешка предыдущего чека на корешок принимаемого чека, вычитает сумму

принимаемого чека из остатка лимита, затем выводит подписью новый остаток лимита к следующему чеку и заверяет этот остаток своей подписью и календарным штампелем станции, ДТЭК, пристани или печатью кассы.

После этого чек отрезается, на обороте его проставляется подпись кассира и тот же календарный штампель (станции, пристани, ДТЭК) или печать кассы с указанием даты, а чековая книжка возвращается плательщику.

20. Лимитированные чеки принимаются Госбанком от касс транспорта только в течение 15 дней от даты их выписки.

Примечание. Впредь до изготовления новых чековых книжек, сохраняется срок действия чеков из лимитированных книжек в 30 дней от даты их выписки.

IV. Права и обязанности железных дорог, ДТЭК, пароходств и клиентов Госбанка

21. Правильно оформленные чеки, принятые в платеж станциями, отделениями ДТЭК и пристанями и сдаваемые ими в составе своей выручки в Госбанк, зачисляются Госбанком на доходный счёт НКПС или расчетный счет пароходства, пристани или порта, по принадлежности, в тот же день, когда приходуется их денежная выручка.

22. Неправильно оформленные чеки Госбанком к оплате не принимаются и возвращаются при акте кассе транспортного предприятия, откуда они поступили, для непосредственного расчета с чекодателями.

23. Учреждения Госбанка имеют право в любое время предложить станциям, отделениям ДТЭК и пристаням прекратить прием лимитированных чеков от всякого владельца лимитированной книжки. Извещения о прекращении приема чеков из лимитированных книжек посылаются банком одногородним организациям транспорта с обратной распиской, а иногородним — по телеграфу с обратной проверкой о вручении телеграммы.

24. Представляемые к оплате в Госбанк чеки из лимитированных книжек, принятые в платеж на следующий день после получения извещения Госбанка о прекращении приема чеков от данного хозоргана, не оплачиваются Госбанком.

25. При прекращении права клиента производить расчёты чеками, равно как и в том случае, когда в книжке остаются неиспользованные чеки после истечения лимита или после истечения 3-месячного срока ее действия, лимитированные чековые книжки с неиспользованными в них чеками должны быть возвращены клиентом филиалу Госбанка, выдавшему эти чековые книжки.

26. Владелец чековых книжек обязан не реже как один раз в шестидневку проверять своих экспедиторов или уполномоченных в отношении правильности израсходования чеков из лимитированных книжек и выведения остатков лимита на корешках. Об этой проверке на обороте корешков чеков должна быть сделана отметка за подписью главного бухгалтера или его заместителя. Никаких других пометок на оборотной стороне корешков чеков, кроме указанной отметки о проверке, владелец чековой книжки и его экспедиторы или уполномоченные делать не имеют права.

Владелец книжки обязан также сверять корешки чеков, израсходованных из лимитированной книжки, с получаемыми от банка выписками со своего лицевого счёта.

Госбанк может лишить клиента права рассчитывать с органами транспорта чеками из лимитированных книжек, если установлен факт отсутствия периодической проверки клиентом своих уполномоченных.

27. Ревизорский аппарат железных дорог и пароходств обязан периодически проверять кассиров станций, отделений ДТЭК и пристаней в отношении правильности выводимых ими остатков лимитов на корешках чеков и соблюдения настоящих правил.

Если при этом устанавливается, что кассирами не выводятся остатки лимита на каждом корешке после принятия чека в платеж или что кассеры станций и пристаней принимают в платеж неправильно оформленные чеки, управления дороги или пароходства, по принадлежности, принимают меры к устранению этих непорядков и накладывают взыскания на виновных вплоть до отстранения их от должности или привлечения к судебной ответственности.

28. Заявление об утрате чековой книжки с указанием номеров оставшихся в ней чеков делается письменно (телеграфно или почтой) владельцем книжки или лицом, уполномоченным подписывать чеки.

Оплаченное заявление делается немедленно (станциям, отделению ДТЭК или пристаям, для расчётов с которыми была выдана книжка. Копия этого заявления вручается тому учреждению Госбанка, которым выдана утраченная лимитированная чековая книжка с приложением справки станций, пристави (порта) и ДТЭК о времени получения ими подлинного заявления клиента об утрате чековой книжки. В этой же справке должен быть указан номер последнего принятого в платеж чека (на основании имеющихся у станций, приставей и отделений ДТЭК отметок на оплаченных документах).

29. По получении заявления об утрате чековой книжки отделения ДТЭК, станции или пристави обязаны немедленно прекратить прием расчетных чеков из утраченной книжки, а в случае предъявления этой книжки или чеков из неё — отобрать их, а о лице, их предъявившем, сообщить административным органам.

30. Из утраченной чековой книжки Госбанк не оплачивает ни одного из чеков, показанных в заявлении, как утраченные.

31. Ответственность за убытки, происшедшие вследствие утраты или похищения чековой книжки, а равно вследствие злоупотребления доверием со стороны лиц, уполномоченных на подписание чеков, падает на учреждение, которому выдана чековая книжка.

32. Выдача лимитированных чековых книжек и регулирование расчетов с их владельцами по неиспользованным лимитам производятся Госбанком на основании издаваемой им инструкции.

(Утвержд. Зам. Наркома водного транспорта и Зам. Наркома путей сообщения и согласовано с зам. председателя правления Госбанка СССР 19 марта 1938 г. Сб. № 6 (40), изв. 540)

К § 34 Общих правил

ПРАВИЛА

ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ С НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ

§ 1. Наложение платежа на груз отправителем допускается до отправления груза и в сумме не свыше 1000 руб. по одной накладной (коносаменту).

§ 2. На грузы, предъявляемые к перевозке навалом, насыпью и наливом, а также на живность, скоропортящиеся и опасные грузы наложение платежа не допускается.

§ 3. О наложении платежа на груз отправитель указывает в погрузочном ордере (накладной): сумму платежа (прописью), кому именно и куда, или в какое отделение банка и на какой расчетный счет подлежит перевод этого платежа.

Указанные отправителем в погрузочном ордере (накладной) сведения о наложении платежа записываются портом отправления в коносамент (дорожную ведомость) и квитанцию в приеме груза к перевозке, выдаваемую отправителю. Если груз принят к перевозке без наложенного платежа, то соответствующая графа коносамента (квитанции) погашается словами «не было».

За оформление наложенного платежа на груз порт взыскивает с отправителя сбор, установленный тарифом.

§ 4. Сумма наложенного платежа выплачивается получателем груза непосредственно отправителю или по его указанию на расчетный счет указанного в накладной отделения банка, путем перевода по почте.

§ 5. Прибывший в порт назначения груз с наложенным платежом выдается получателю по представлении им подлинной почтовой квитанции о переводе наложенного платежа отправителю. Почтовая квитанция прилагается к копии коносамента (дорожной ведомости).

В накладной (коносаменте), выдаваемой получателю, на оборотной ее стороне в графе «Груз выдан» порт делает отметку: «Почтовая квитанция № от (число, месяц, год) за перевод рублей наложенного пла-

тежа получена». Отметка эта заверяется подписью агента порта, оформляющего выдачу груза, и штемпелем порта.

§ 6. Отправителю груза предоставляется право уменьшить или отменить наложенный платёж.

Об уменьшении или отмене наложенного платежа отправитель должен подать начальнику порта отправления заявление с приложением квитанции в приёме груза к перевозке.

По получении заявления порт отправления делает отметку в квитанции и на самом заявлении: «Наложный платёж отменен». Квитанция возвращается отправителю, а заявление остается в порту.

Об уменьшении или отмене наложенного платежа начальник порта уведомляет порт назначения по телеграфу. За посылку телеграммы с отправителя взывается установленный тарифом сбор.

§ 7. Порт назначения груза, по получении телеграфного уведомления начальника порта отправления об уменьшении или отмене наложенного платежа, отмечает об этом в накладной (коносаменте) и дорожной ведомости: «Согласно уведомлению порта отправления тел. № от (число, месяц) наложенный платёж уменьшен до руб. (или отменен)». Отметка должна быть удостоверена подписью и штемпелем порта. Телеграмма прилагается к копии коносамента (дорожной ведомости).

Если уведомление поступит после выдачи груза получателю, то порт назначения сообщает об этом порту отправления для извещения отправителя о невозможности выполнить его поручение.

§ 8. При неполучении наложенного платежа отправитель заявляет об этом письменно, с приложением квитанции в приеме груза к перевозке, в управление пароходства назначения, которое обязано:

а) в случае перевода получателем наложенного платежа выслать отправителю заказным письмом подлинную почтовую квитанцию о переводе суммы платежа для непосредственного предъявления отправителем претензии к органам Народного комиссариата связи и возвратить грузовую квитанцию;

б) в случае выдачи груза без оплаты наложенного платежа, а также в случае утраты груза в пути, рассмотреть и удовлетворить претензию в соответствии с § 92 Общих правил перевозок грузов по морским путям сообщений.

§ 9. При ликвидации груза, имеющего наложенный платёж, как неустребованного, на покрытие наложенного платежа обращается сумма, вырученная от ликвидации, за удержанием из неё всех причитающихся пароходству платежей и суммы почтовых расходов за перевод оставшейся суммы.

(Утверждена нач. Центр. упр. эксплуатации НКМФ СССР 12/V 1944 г.)

К § 35 Общих правил

П РА В И Л А

ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ С ОБЪЯВЛЕНИЕМ ЦЕННОСТИ

§ 1. Клиент, желающий отправить груз с объявлением его ценности, обязан объявить ценность груза в погрузочном ордере (накладной). Ценность отдельных мест или всей партии однородного груза должна быть проставлена цифрами, а общий итог объявленной ценности — прописью.

§ 2. Партия однородного груза может быть оценена или в общей сумме, вне зависимости от количества мест груза, или же по каждому месту отдельно. При разнородности груза в коносаменте (накладной) должна быть показана ценность каждого отдельного места-отправки.

§ 3. Если число мест с объявленной ценностью по одной отправке превышает число имеющихся для этого граф в накладной, то отправитель должен: а) указать прописью в соответствующей графе коносамента (накладной) общую сумму объявленной им ценности; б) подать письменное заявление о стоимости отдельных мест грузов с указанием в этом заявлении номера или отличительного знака каждого оцененного места. О подаче заявления отправитель обязан сделать отметку в коносаменте (накладной) в графе «Особые заявления отправителя». Заявление отправителя прилагается к коносаменту (накладной).

§ 4. Тара мест, перевозимых с объявленной ценностью, должна быть особо

прочной и исправной, обеспечивающей перевозку без повреждения и утраты груза.

Соответственно роду и ценности отправляемого груза порт может потребовать, чтобы ценные места были запломбированы или запечатаны отправителем.

§ 5. Порт имеет право осмотреть ценный груз, если есть основание предполагать, что объявленная ценность груза преувеличена.

§ 6. При разногласии между портом и отправителем в сумме оценки груза начальник порта назначает экспертизу. Если экспертизу произвести не представляется возможным, груз принимается к перевозке в оценке, определенной портом.

§ 7. Об отказе порта в приеме груза с объявленной ценностью в сумме, определенной отправителем, по требованию последнего составляется акт с указанием суммы оценки, заявленной отправителем.

§ 8. Грузы, требующие по своему свойству упаковки, но предъявленные без упаковки, к перевозке с объявленной ценностью не принимаются. Также не допускается приём к перевозке по одному коносаменту (накладной) грузов с объявлением ценности не всей партии, а её части.

§ 9. Сбор за объявление ценности груза взимается при приёме груза к перевозке. Размер сбора определяется тарифами.

§ 10. За полную или частичную утрату груза, сданного к перевозке с объявленной ценностью, пароходство уплачивает вознаграждение в размере объявленной ценности, указанной в коносаменте (накладной), но не свыше действительной стоимости груза. При этом за утрату отдельных грузовых мест уплачивается:

а) в размере объявленной ценности утраченных мест, если ценность была объявлена по каждому месту отдельно;

б) в размере суммы, исчисленной пропорционально весу утраченных мест, если ценность всей отправки была объявлена в общей сумме.

§ 11. При недостатке груза по весу, не сопровождаемой утратой целых мест, пароходство уплачивает вознаграждение пропорционально недостатку в заёмности от того, была ли оценка общая или каждого места отдельно.

(Утверждена нач. Центр. упр. эксплуатации НКМФ СССР 27/IV 1944 г.)

К § 36 Общих правил

ПОЛОЖЕНИЕ

О СУДОСУТОЧНЫХ НОРМАХ В МОРСКИХ ПОРТАХ

1. Движение судов и график

§ 1. За два дня до начала планируемого месяца каждое пароходство и другие организации, имеющие флот, обязаны сообщить каждому порту график подачи своего тоннажа всех видов плавания, включая суда, идущие под бункер, по которым порт не производит грузовых операций.

Как правило, график должен обеспечивать равномерную загрузку портов на протяжении месяца. В портах нахождения пароходств (Архангельск, Одесса и др.) график судов предварительно согласовывается с портами не позднее 26 числа месяца, предшествующего планируемому. По Ленинградскому и Мурманскому портам график по всем видам заграничного плавания, независимо от принадлежности судов тому или иному пароходству, сообщается Центральным управлением эксплуатации за два дня до начала планируемого месяца.

В тот же срок Черноморское и Азовское пароходства одновременно высылают портам согласованный между собой единый график по судам каботажного плавания.

По иностранному тоннажу Центральное управление эксплуатации в тот же срок сообщает портам, в пределах каждой декады, план подачи зафрахтованного тоннажа по основным видам грузов.

§ 2. За месяц до начала каждого квартала Центральное управление эксплуатации объявляет пароходствам и портам на каждый квартал количество судов (по видам плавания, специализированным причалам и грузам), которые порт должен обработать одновременно, считая в том числе и иностранные суда. В указанную норму не входят суда, перешедшие на контрсталию.

Перед началом каждого месяца пароходствам и портам, по взаимному согласованию, предоставляется право уточнить установленные квартальные нормы приема судов в сторону увеличения количества судов, либо замены одних судов другими по указанным выше признакам.

§ 3. В случае прихода в порт принадлежащих одному пароходству судов с однородным грузом в количестве, превышающем установленную норму, пароходство обязано указать порту очередность обработки таких судов.

При одновременном приходе судов разных пароходств с однородным грузом при отсутствии для них причала, либо при отсутствии груза (§ 2), очередность обработки устанавливается начальником порта.

II. Информация

§ 4. По судам заграничного плавания капитан обязан сообщить порту назначения время прихода в порт за 24 часа, с последующим уточнением за 8 часов до прихода в порт.

Такая же информация дается судами всех видов плавания, направляемыми в порт для приема бункера.

§ 5. По судам малого каботажного плавания не позже, как через 1 час после выхода из порта, а в случае длительных рейсов, не меньше чем за 24 часа, капитан сообщает порту назначения время, которое уточняет за 4 часа до прихода в порт.

§ 6. О всяких задержках в пути, после дачи информации, капитан обязан сообщить порту назначения.

§ 7. По судам малого каботажного плавания, не имеющим радиустановок, капитан через порт отправления обязан сообщить порту назначения о времени отхода судна и о предполагаемом времени прихода судна.

По судам, не имеющим радиустановок, прибывшим в порт с опозданием против срока, указанного капитаном в его извещении из порта отправления, фактическое время считается с момента действительного начала грузовых работ, но не позднее начала ближайшей смены.

§ 8. В первоначальной информации капитаны должны указывать количество и род груза по люкам, количество тяжеловесов с указанием их веса, длинномеров с указанием длины и палубный груз. По массовым грузам — наименование грузополучателя и название железной дороги для перевалочных грузов. Кроме того, сообщается о неисправности судовых грузовых механизмов, об отсутствии на судне света, а также потребности в буксирах, лоцмане, бункере и воде.

§ 9. Порт информирует судно о месте швартовки и способе производства работ (ручной или механизированный) не позднее чем за 2 часа до прихода судна в порт.

§ 10. При постановке судна под погрузку вне графика после выгрузки его в том же порту либо после выхода судна из ремонта или котлоцистки применяются сроки информации § 4.

III. Подготовка рабочего места

§ 11. К началу грузовых работ капитан судна обеспечивает готовность всех грузовых средств судна и люков для погрузки либо выгрузки грузов.

Грузоподъемность лебедок должна быть подтверждена документами Регистра. В случае несоответствия грузоподъемности лебедки весу обычного подъема данного груза — норма соответственно понижается.

По окончании грузовых операций закрытие люков по грузовым судам производится силами команды. Открытие и закрытие люков по товаро-пассажирским судам производится в Черном и Азовском морях портами, а в портах других морей — судовыми командами.

§ 12. К моменту начала погрузки или выгрузки судна порт обеспечивает подготовку груза и рабочего места рабочими, необходимым инвентарем, такелажем, транспортом и механизмами.

§ 13. Погрузка грузов на судно должна производиться точно по карго-плану, составленному портом и согласованному с капитаном судна. Изменение допускается только по согласованию сторон.

§ 14. Судно обязано выдавать и принимать груз в полном соответствии с каргопланом по коносаментам и маркам. Грузы должны находиться на судне в сепарированном виде, должны быть в исправной таре, иметь ясную маркировку по отдельным коносаментам и получателям.

§ 15. Порт обязан грузить на судно или выгружать с него грузы по целым коносаментам, не раздробляя партий, в полном соответствии с каргопланом, не допуская смещения марок.

IV. Сталийное время

§ 16. Сталийное время исчисляется:

а) для судов, приходящих по графику, в соответствии с предварительной информацией (см. раздел II) с момента готовности судна по нотису;

б) для судов, приходящих вне графика, но в пределах установленной для каждого порта нормы судов, с момента начала грузовых работ, но не позже начала следующей смены. При этом сталийное время до начала ближайшей смены исчисляется из количества действительно работавших люков;

в) для судов, приходящих вне графика, в период, когда находящиеся в порту под грузовыми операциями суда превышают норму, порт приступает к работе с момента входа судна в норму, но сталийное время исчисляется с начала ближайшей смены;

г) для судов, приходящих впереди графика в результате стахановской работы судна или порта отправления, сталийное время исчисляется с момента готовности судна по нотису. Если порт не в состоянии обеспечить приёмку судна немедленно по нотису, вследствие скопления судов в порту сверх нормы, очередность обработки устанавливается парходством.

О выходе стахановского судна порт отправления телеграфно информирует порт назначения, независимо от информации, предусмотренной в разделе II.

§ 17. Бункеровка, как правило, производится во время грузовых операций. В тех случаях, когда бункеровка производится вне грузовых работ и в соответствии с предварительной информацией, счет сталийного времени под бункеровкой производится с момента, указанного в нотисе о готовности судна к приёмке бункера (см. § 16).

§ 18. Все случаи, когда бункеровка не может производиться в процессе грузовых операций (по техническим особенностям судна, либо особым свойствам груза), должны быть обязательно оговорены в основном таймшите.

§ 19. На бункеровку углем судно, находящееся в порту, дает заявку порту не позднее чем за 12 часов до начала бункеровки и на бункеровку моторным топливом — не позднее чем за 24 часа до начала бункеровки.

§ 20. В случае невыполнения капитаном судна полностью или частично обязанности по информации, исчисление сталийного времени производится с начала следующей смены после вручения нотиса, но не раньше чем через 2 часа после вручения нотиса.

§ 21. Не входят в сталийное время:

а) случаи непогоды, когда фактически работы не могут производиться, если к моменту начала непогоды еще не истекло полагающееся сталийное время;

б) время на подготовку судна: мойка, зачистка, уборка трюмов, газация трюмов, установка и уборка шифтинг-бордсов;

в) время, затраченное на специальную сепарацию (устройство фальш-твин-деков и мешкование);

г) время простоя из-за неисправности судовых перегрузочных механизмов;

д) по судам заграничного плавания — прием и отпуск судна контрольно-пропускной комиссией и таможней;

е) отсутствие электротокта для береговых перегрузочных механизмов, если порт получает электроток от электростанции, не принадлежащей порту;

ж) для портов с двухсменной работой — ночная смена (8 час.), в течение которой порт не производит грузовых работ, если судно не перешло на контралийно;

з) прекращение и сокращение работ из-за морозов, согласно КЗоТу;

и) время перерыва грузовых работ, вызванное необходимостью оттяжки

судна от причала при отливах в Мурманском порту, если судно не перешло на колтрсталию;

ж) время перешвартовки или перетяжки судна, установленное нормами (§§ 41 и 42).

§ 22. Грузовые документы должны готовиться и вручаться судну по мере окончания погрузки каждой партии груза, перевозимого по отдельным коносаментам. На оформление последних документов устанавливается для грузовых судов каботажного плавания 30 минут, а для судов заграничного плавания — 1 час после окончания грузовых работ.

Обеденный перерыв (пересмены), как учтенный в судосуточных нормах, к стальнойному времени не добавляется.

§ 23. Грузовые работы в портах, как правило, производятся в три смены, за исключением портов на Черном море—Очаков, Скадовск, Хорлы, Ялта, Евпатория, Судак, Геленджик, Анапа, Сочи, Джубга, Сухуми, Адлер, Гагры, Гудаути, Очамчыра, пунктов Березанского и Киркинитского заливов, Ленкорань, Азербайджанская Астара, Гасан-Куули и рейдовых пунктов Дальнего Востока, а также в портах Мезень и Онега на период с сентября по конец навигации при погрузке на рейде, в которых грузовые работы производятся в две смены. В связи с этим для указанных портов установлены сниженные судосуточные нормы (см. приложение 5).

§ 24. По срочным товаро-пассажирским судам грузовые работы производятся в соответствии с установленным расписанием, вне зависимости от времени суток (нормы см. приложение 7), за исключением конечных пунктов, где работа производится в пределах стоянки по расписанию, причём порт обеспечивает полную выгрузку и погрузку всего имеющегося по каргоплану груза.

V. Судосуточные нормы грузовых работ

A. Таймшит

§ 25. Для расчета стояночного времени судна в порту по нормам, полагающимся для производства всех операций по каждому отдельному рейсу, а также фактически затраченного времени судно совместно с портом составляет таймшит по форме, установленной Наркомморфлотом.

§ 26. Таймшиты выписываются в трёх экземплярах, из коих два остаются на судне, а один экземпляр вручается порту немедленно по подписании.

§ 27. В тех случаях, когда погрузо-разгрузочные работы производятся портом, таймшит подписывается капитаном судна и начальником погрузочного участка порта или диспетчером и скрепляется в надлежащих случаях подписью клиента.

Если погрузо-разгрузочные работы производятся механизмами или рабочими клиента, то таймшит подписывается судном и клиентом, а в надлежащих случаях и шифлотом.

§ 28. Подписанный судном и начальником погрузочного участка или диспетчером таймшит является бесспорным расчётным документом для пароходства и порта. Ни одна из сторон не вправе уклоняться от подписания таймшита. После подписания таймшит исправлению не подлежит.

B. Нормы

§ 29. Судосуточные нормы установлены трех видов:

а) нормы для обработки грузов судовыми лебедками или судовыми кранами, общие для всех портов (см. приложение 2);

б) механизированные судосуточные нормы по каждому порту для переработки грузов береговой или пловучей портовой механизацией (см. приложение 4);

в) специальные судосуточные нормы для отдельных грузов по каждому порту в отдельности, применяемые независимо от способа переработки (см. приложение 3).

Все вышеуказанные нормы и порядок исчисления стальнойного времени не применяются в том случае, когда по чартеру на экспортно-импортные перевозки установлены более низкие нормы. В этих случаях применяются чартерные нормы.

§ 30. В основу построения шкалы классов взяты грузы, подобранные по величине норм выработки (см. приложение 1).

§ 31. Нормы установлены для судов, вооруженных лебедками или крапами, в зависимости от числа люков и их вооруженности грузовыми средствами.

§ 32. К судам с полным вооружением относятся суда, имеющие на всех люках по две лебедки и по две стрелы или по одному крану. Все прочие суда считаются с неполным вооружением, и для них судосуточные нормы понижаются на 10%.

Примечание. Предусмотренное настоящим параграфом понижение на 10% не применяется, если в соответствии с § 37 Положения расчёт стальной нормы производится по наибольшему люку, имеющему 2 стрелы и 2 лебедки.

§ 33. При погрузке массовых грузов (зерно, уголь, графит, песок и т. п.) насыпью вручную без судовых и береговых механизмов применяются нормы только в зависимости от числа люков данного судна. В этом случае скидка на отсутствие вооруженности грузовыми средствами не производится.

§ 34. При выгрузке всех грузов без помощи судовых или береговых механизмов вручную, а также при погрузке тарноупаковочных грузов вручную применяются судосуточные нормы, указанные в приложении 6.

§ 35. При погрузо-разгрузочных работах, требующих перешвартовки судна с одного причала на другой, судосуточная норма исчисляется согласно действующим нормам по каждому причалу в отдельности по способу переработки и по числу работающих люков и роду грузов.

§ 36. Для портов и пунктов, производящих работу наплавку в акватории порта или на рейде, нормы снижаются на 20%, если для данной работы и порта не установлены специальные нормы для работы наплавку.

§ 37. При отклонении коэффициента неравномерности загрузки люков ниже 0,68 нормы исчисляются по наибольшему люку. При этом расчёт времени производится по люкосуточным нормам. В таймшите записывается загрузка каждого люка в отдельности.

§ 38. Если судном предъявлена к погрузке только часть трюмов, судосуточная норма соответственно снижается.

§ 39. Если два люка обслуживаются одной лебедкой или одним судовым краном, то для определения нормы в этом случае принимается сумма грузов, находящихся во всех люках, обслуживаемых одним механизмом.

§ 40. При выгрузке грузов (и при погрузке экспортной каменной и калийной соли, хранящейся в складе и под навесами), требующих киркования, нормы снижаются на 10%.

§ 41. Перешвартовка или перетяжка судна во время производства грузовых работ допускается по каждому рейсу только один раз. Дополнительная перешвартовка, производимая по требованию порта, входит в счёт стальной нормы, установленного для грузовых операций.

Особо разрешается перешвартовка для приёма бункера вне грузовых операций, для приёма или сдачи рефрижераторных и огнеопасных грузов, а в Архангельске, кроме того, — для перехода от одного берега к другому.

Эти особые перешвартовки в стальной время не входят.

§ 42. Перешвартовка или перетяжка судна, производимая портом с помощью буксиров, учитывается по нормам, установленным настоящим положением (см. приложение 8).

Время ввода и вывода судов при помощи буксиров в таймшит не включается, но устанавливается согласованно между портами и пароходствами. За ввод и вывод судов устанавливается плата по твердым ставкам.

§ 43. Снабжение судов пресной водой должно, как правило, производиться в процессе грузовых операций.

Заявка на снабжение водой должна быть дана капитаном порту за 12 часов. В тех случаях, когда судно принимает такое количество воды, которое не может быть отпущено во время грузовых операций, время для приёма воды относится за счёт судна.

§ 44. Под терминами «генимпортный» и «генэкспортный» груз подразумеваются все виды импортно-экспортных грузов, за исключением массовых, перевозимых партиями менее 100 т каждой номенклатуры грузов на данном судне.

Под сборными грузами малого каботажа понимаются отдельные партии грузов, не превышающие 50 т каждой номенклатуры груза на судне.

§ 45. При производстве грузовых работ с перевеской у борта судна установленные судосуточные нормы снижаются на 50%, при перевеске на складах скидка на перевеску не производится.

Судно обязано принимать и сдавать груз на причальных складах и весах, выставяемых портом у борта. Скидка не применяется при производстве перевески механизированными или вагонными весами.

§ 46. При работе с переделкой с судовых лебедок на береговые крапы, или наоборот, применяются судосуточные нормы, установленные для береговых механизмов, со снижением на 15%.

§ 47. Время, затраченное на перекладку груза в трюме, засчитывается или исключается из стальной нормы времени в зависимости от того, по чьей вине (судна или порта) производилась перекладка, что должно быть оформлено двухсторонним актом, прилагаемым к таймшиту.

Приложение 1

КЛАССИФИКАЦИЯ ГРУЗОВ

для определения люкосуточных и судосуточных норм

I класс

Броны.
Гончарные изделия.
Гудрон в болванках (выгрузка).
Жидкость в бутылках.
Карбасы.
Кирки.
Клепа (россыпью) (кроме северных портов).
Кукуруза в качанах.
Колья.
Мебель.
Морская трава, сено, солома в тюках (выгрузка).
Обрезки железа.
Ореховый наплыв.
Плодоовощи навалом.
Плуги.
Покрышки автомобильные, утиль.
Порожня тара.
Пух, перо.
Рыба россыпью.
Сельскохозяйственные машины, особо не поименованные.
Тряпьё не в кипах (в связках) и обтирочные материалы.
Уголь древесный в мешках.
Хворост.
Черепица.
Шелковичные коконы.
Шерсть иранская.
Шерсть в мешках непрессованная.
Ящичные комплекты россыпью (кроме северных портов).

II класс

Асфальт.
Баллоны кислородные.
Генгрузы.
Дубильный экстракт в мешках.
Железо в связках длиной более 9 м (для шхун Азовского и Каспийского пароходств — более 6 м).
Железо гнутое.
Железо россыпью, перемешанные сорта.

Жмыхи.
Киповые грузы до 100 кг.
Клепка в пачках.
Кожа-сырьё (иранское).
Лес круглый свыше 9 м (кроме северных портов).
Лес пиленный и круглый (выгрузка) (кроме северных портов).
Мандарины.
Металлолом (выгрузка).
Морская трава, сено, солома в тюках прессованные (погрузка).
Оборудование до 2 т.
Радиаторы.
Разные сборные грузы (партии менее 50 т).
Руберойд.
Рудостойки (выгрузка).
Семя хлопковое насыпью.
Семя хлопковое и хлопок-сырец в таре (выгрузка).
Солодковый корень.
Стекло и посуда во всякой таре.
Табак листовой в кипах.
Табачные изделия в ящиках.
Фризы, паркет в пачках.
Чай в ящиках.
Ящичные комплекты в пачках.
Ящичный груз до 50 кг.

III класс

Балки металлические.
Брикет.
Джут и кенаф в кипах.
Дрова-швырок (выгрузка и погрузка).
Железнодорожные накладки.
Железо обручное.
Железо сортовое длиной до 9 м (для шхун Азовского и Каспийского пароходств — до 6 м).
Зерно легкое (овес, семя подсолнечное, льняное, конопляное и пр. насыпью).
Камень ракушечный.
Катанка.
Киповые грузы от 100 до 200 кг.
Кирпич.
Кожа мокросоленая (кроме иранской).
Кокс.
Лес пиленный и круглый (погрузка в южных портах).
Линтер.
Металлические болванки весом свыше 500 кг.
Металлолом (погрузка).
Нефтепродукты в бочковой таре.
Отруби в мешках.
Проволока.
Рефрижераторные грузы.
Рудостойка (погрузка).
Сабза.
Самшит.
Семя хлопковое и хлопок-сырец в таре (погрузка).
Сера (в мешках).
Соль (выгрузка).
Соль-глыба.
Толь.
Трубы диаметром свыше 20 см.

Трубы и рельсы свыше 9 м (для шхун Азовского и Каспийского пароходств — свыше 6 м).

Уголь-плита.

Хлопок-волокно.

Чушки алюминиевые.

Ящики и неупакованные места весом от 50 до 100 кг.

IV класс

Гудрон в болванках (погрузка).

Железо листовое и котельное.

Железо листовое в пачках.

Калийная соль.

Камень бутовый.

Катно-бочковый груз.

Киповый груз свыше 200 кг.

Нефтепродукты в бидонах.

Соль (погрузка).

Сульфат в мешках (выгрузка):

Трубы и рельсы длиной до 9 м (для шхун Азовского и Каспийского пароходств — до 6 м).

Цемент в бумажной таре.

Шифер.

Шпалы.

Ящики свыше 100 кг.

V класс

Апатиты.

Балансы (кроме северных портов).

Гудрон в цилиндрах (погрузка).

Концентраты.

Металл и болванки весом менее 500 кг.

Мешковый груз от 60 до 85 кг вкл.

Мука.

Пропсы (кроме северных портов).

Руда всякая.

Рыба в бочках.

Сахар-рафинад.

Сульфат в мешках (погрузка).

Уголь мягкий.

Цемент в джутовых мешках.

Цемент в бочках.

VI класс

Гравий.

Зерно насыпью тяжёлое (не легче ячменя).

Металлы в чушках, кроме алюминия.

Мешковый груз свыше 85 кг.

Песок.

Сахар-песок.

Примечания: 1. При переработке грузов, не вошедших в перечисленную номенклатуру, порт совместно с капитаном парохода относит данный груз к соответствующему классу в зависимости от трудоёмкости работ. Порт об этом сообщает Центральному управлению эксплуатации Нарксамморфлота для установления нормы.

2. Для грузов взрывчатых и огнеопасных, выгружаемых в специальных местах, норма рассчитывается по фактически затраченному времени.

3. Процент понижения нормы при погрузке и выгрузке ядовитых и сильно действующих веществ, не поименованных в настоящей классификации, устанавливается портом согласно заключению охраны труда.

СУТОЧНЫЕ НОРМЫ
при производстве работ судовыми механизмами

Классы	Количество люков				Люкосу- точная норма
	5	4	3	2	
I	675	560	435	300	170
II	850	700	535	370	210
III	965	800	615	425	240
IV	1270	1050	810	560	315
V	1450	1200	930	640	360
VI	1630	1350	1050	720	405

Александровск-на-Сахалине и приписанные к нему портпункты:

1. Судовыми механизмами при трехсменной работе:

	по грузо- вому уголю	по легкому бункеру	по тяжелому бункеру
Мгачинский п.п	1400	400	300
Арковский	1050	250	150
Макарьевский п.п	700	250	150
Октябрьский "	1400	500	400
Агневский "	700	250	150

2. Александровск-на-Сахалине, при работах в 2 люка:

по импортным грузам I кл.	300 т
" " " II "	350 "
" " " III "	400 "
" " " IV "	500 "
" " " V "	570 "
" " " VI "	650 "

3. Портпункты Мгачи, Арково и Октябрьский, при работах на 1 люк:

по грузам I кл.	140 т
" " II "	170 "
" " III "	200 "
" " IV "	250 "
" " V "	290 "
" " VI "	325 "

Примечание. При работе на несколько люков судосуточная норма определяется путем умножения люковой нормы на число готовых к операциям люков (согласно нотиса) с применением коэффициента лючности 0,8.

СПЕЦИАЛЬНЫЕ СУДОСУТОЧНЫЕ НОРМЫ

для перечисленных ниже грузов, перерабатываемых как судовыми лебедками, так и береговыми механизмами

Одесский порт

Генэкспорт и генимпорт	750 тонн
Джут, сезаль, линтер, хлопок	900 »
Железо в связках длинномерное, гнущее и смешанных сортов в малом каботаже	650 »
Цветные металлы в болванках	1500 »
Чугун в чушках на экспорт	2000 »
Мука и сахар-рафинад (погрузка с учетом перевески)	1400 »
Сахар-песок	1400 »
Цемент бочковый и в бумажной таре (выгрузка)	1650 »
Уголь (выгрузка на 16 и 17 причалах)	1250 »
Уголь марки «А-К» (выгрузка)	1150 »
Уголь марки «А-П» (выгрузка)	870 »
Уголь мягкий и марки «А-С»	1250 »
Гудрон в болванках	560 »
Лес пиленный и круглый (выгрузка в большом каботаже)	500 »
Ящики и неупакованные места от 100 до 1000 килограммов	1000 »

По Одесскому порту нормы установлены для всех судов, кроме азовских шхун, — азовские шхуны обрабатываются по общим нормам.

Николаевский порт

Соль (погрузка)	1400 тонн
Пек во всякое время года	500 »

Феодосийский порт

Дрова	800 тонн
Мука (погрузка на шхуны Азовского п-ва)	800 »

Новороссийский порт

Суда

	Суда		
	Вооруженные	Невооруженные	Азовские двухлучные шхуны
	Все суда, кроме азовских двухлучных		
1. Цемент			
а) Цемент-шир: бочки	2400	2200	1200
мешки	1800	1700	960
б) Восточная набережная — мешки	1300	1300	800
2. Мешковый в экспорте			
В том числе сульфат, парафин	1300	1300	—
.	900	900	—
3. Хлопок, линтер	500	500	—
4. Лес (выгрузка в большом каботаже)	240	240	—
5. Пиломатериалы (экспорт)	станд.	станд.	—

Батумийский порт

Мандарины (погрузка грузовых судов, кроме азовских)	1000 тонн
Железо разное в заграничии	800 »
Ящики и неупакованные места от 100 до 1000 кг	900 »
Генимпорт и генэкспорт	750 »

Все порты Черного и Азовского морей

Бункеровка вручную на один ход с разноской по ямам в 1 час 12 тонн

Примечания к специальным нормам (для всех портов Черного моря).

1. В нормах учтены скидка на киркование, на перцепку, на вооруженность судов, а потому указанные скидки при расчете стальнойной времени не применяются.

2. Учтено предъявление судном к работе всех трюмов. При предъявлении не всех трюмов норма соответственно снижается.

3. В случае несоответствия грузоподъемности лебедок весу обычного подъема данного груза — норма соответственно снижается.

4. При расположении груза в трюмах ниже предусмотренного § 37 коэффициента трюмной неравномерности норма рассчитывается по наибольшему яму.

5. При бункеровке вручную капитан вправе требовать бункеровку на два хода, в этом случае норма удваивается.

Мариупольский порт

Зерно тяжелое (выгрузка)	300 тонн
Пек во всякое время года	500 »
Руда (выгрузка теплоходов «Соров» и «Осипенко»)	2800 »
Руда (выгрузка пятипалубных судов Черноморского пароходства)	2200 »
Руда (выгрузка четырехпалубных судов Черноморского пароходства)	2000 »
Руда (выгрузка двухпалубных судов Азовского пароходства)	1200 »
Колчедан серый (выгрузка)	1600 »
Уголь, назначением Одесса—Николаев (погрузка на суда Черноморского п-ва)	3000 »
Уголь «Союзкокса» и Камыш-Буруна (погрузка на теплоходы Азовского п-ва)	3000 »

Примечания: 1. В случае несоответствия грузо-подъемности лебедок весу обычного подъема данного груза — норма соответственно понижается.

2. Если коэффициент неравномерности расположения грузов ниже 0,68, то расчет производится согласно § 37 положения о судосуточных нормах.

3. На руду скидка на киркование учтена в норме, и специальные нормы не снижаются.

4. Азовские угольные суда считаются двухпалубными.

Порт Осипенко

Руда (выгрузка азовских теплоходов)	1050 тонн
Руда (выгрузка четырехпалубных судов)	1450 »
Зерно тяжелое	750 »

Потийский порт

Уголь (выгрузка с судов Азовского п-ва)	1000 тонн
---	-----------

Приписной пункт Генчическ

Соль (погрузка)	850 тонн
Зерно тяжёлое (выгрузка)	750 »

Ростовский порт

Песок (выгрузка)	1300 тонн
Зерно тяжёлое (выгрузка)	750 »
Гравий (выгрузка)	1200 »
Камень бутовый (погрузка)	820 »
Соль (выгрузка)	800 »
Руда (выгрузка)	800 »

Таганрогский порт

Песок (выгрузка)	1250 тонн
Зерно тяжёлое (выгрузка)	840 »
Зерно тяжёлое (погрузка)	1150 »
Гравий (выгрузка)	1200 »
Камень бутовый (выгрузка)	780 »
Соль (выгрузка)	900 »
Уголь (выгрузка)	750 »
Дрова (выгрузка)	450 »

Евпаторийский порт

Соль (погрузка лебедкой)	750 тонн
--------------------------	----------

Ейский порт

Песок (выгрузка)	1200 тонн
Зерно тяжёлое (выгрузка)	800 »
Соль (выгрузка)	900 »
Гравий (выгрузка)	1200 »
Камень бутовый (выгрузка)	750 »
Уголь (выгрузка)	750 »
Зерно тяжёлое (погрузка)	1150 »

Керченский порт

(с Темрюком и Камыш-Буруном)

Песок (выгрузка)	1250 тонн
Зерно тяжёлое (выгрузка)	750 »
Соль (выгрузка)	850 »
Гравий (выгрузка)	1100 »
Руда с азовских теплоходов (выгрузка)	850 »
Зерно тяжёлое (погрузка)	1150 »

Порты и рейды Дальнего Востока

(для леса круглого)

Погрузка с воды	750 м ³ в сутки
Погрузка с воды в бухте Ванино	900 » » »
Выгрузка на борт	1250 » » »
Выгрузка с окольцовкой	400 » » »

Владивостокский порт

Металлы в чушках	1500 тонн
Каучук, выгрузка	1500 »
Зерно тяжелое — грейферами	1700 »
Зерно тяжелое — бадьями	1600 »

Буиксировка судов 1-й категории	800 тонн
» » 2-й »	600 »
» » 3-й »	500 »

Анадырский рейд

Соль, рыба — для четырёхлопных судов	600 тонн
Генгруды	500 »

Рейд Гижига

Соль, рыба — для четырёхлопных судов	350 тонн
Генгруды	300 »

Ленинградский порт

а) Массовый экспорт

Соль каменная (вручную)	1050 тонн
Соль калийная	1050 »
Соль-глыба	800 »
Суперфосфат	850 »
Балансы	420 акс.
Пропсы	380 »
Пиломатериалы, назначением в английские порты	250 станд.
Пиломатериалы, назначением в прочие порты	240 »

б) Каботажный лес

Пиломатериалы (погрузка)	275 ст.
Брёвна всякие (в плотных кубометрах) (погрузка)	1300 м ³

Порты и пункты Балтийского моря, кроме Ленинграда

Каботажный лес

Пиломатериалы:	
погрузка у причала	210 ст.
» на рейде	170 »
выгрузка у причала	250 »
» на рейде	170 »
Брёвна всякие (в плотных кубометрах):	
погрузка у причала	1300 м ³
» на рейде	1100 »
выгрузка у причала	1500 »
» на рейде	1200 »

Мурманский порт

Пиломатериалы, назначением в Англию (погрузка)	250 станд.
Пиломатериалы, назначением в другие страны (погрузка)	240 »
Пропсы (погрузка)	250 акс.
Балансы (погрузка)	250 »
Шпалы	240 »

Архангельский порт

Нефтепродукты — горючее в таре наплав	385 тонн
Пиломатериалы на экспорт (погрузка)	225 станд.
Пиломатериалы (каботаж) (погрузка)	275 »
Пропсы, рудостойки, кряжи (погрузка)	380 акс.
Балансы (погрузка)	400 »
Брёвна всякие (погрузка) (в плотных кубометрах)	1500 м ³
Пиломатериалы (выгрузка)	275 станд.

Бункеровка судов:

а) для всех районов порта, кроме о-ва Мосеева:	
для всех грузовых судов	750 тонн
» линейных ледоколов	650 »
» тов.-пасс. судов	550 »
б) для о-ва Мосеева:	
для грузовых судов	650 »
для прочих судов	450 »

Беломорские порты и пункты, кроме Архангельска

Пиломатериалы (погрузка на экспорт)	170 станд.
Пиломатериалы (погрузка):	
а) каботаж у причала	210 »
б) каботаж на рейде	170 »
Пиломатериалы (выгрузка):	
а) пункты, имеющие причалы	250 »
б) на рейде	170 »
Баланы, пропысы, рудостойка (выгрузка):	
а) пункты, имеющие причалы	350 станд.
б) на рейде	280 »
Брёвна всякие (выгрузка) (в плотных кубометрах):	
а) пункты, имеющие причалы	1500 м ³
б) на рейде	1200 м ³

Печорский порт

Уголь (погрузка на плаву)	1280 тонн
Уголь (погрузка на бере)	950 »

Пристани и косы Азовского моря:

Тамаль, Сенная, Новокопстантиновка, Погайск, Ботьево, Урзуф, Безыменная, Кривая и Дуранте

Зерно тяжёлое, включая ячмень (погрузка)	750 тонн
--	----------

Порт Баку

Пиломатериалы (выгрузка из больших шаланд—лесовозов)	336 тонн
Пиломатериалы (выгрузка из сульфатов)	252 »

Примечание. При наличии на судне леса в трюме для одного грузополучателя и на палубе для другого норма для палубного леса увеличивается на 40%, для леса, находящегося в трюме, норма снижается на 25%.

Красноводский порт

Пиломатериалы (погрузка на большие шаланды)	520 тонн
Пиломатериалы (погрузка на сульфатки)	272 »
Круглый лес (погрузка на суда, вооружённые ледбедкой)	600 тонн
Цемент (выгрузка из трюмных судов)	810 »

Махач-Калинский порт

Тарно-мешковый груз (мука, крупа, сахар), весом до 80 килограммов (погрузка)	1150 тонн
Пиломатериалы (выгрузка из больших шаланд)	336 »
Пиломатериалы (выгрузка из сульфатов)	252 »

МЕХАНИЗИРОВАННЫЕ СУДОСУТОЧНЫЕ НОРМЫ

Одесский порт

Зерно тяжёлое (через мехамбары из силосов)	2800 тонн
Зерно тяжёлое (через мехамбары из вагонов и подвод)	2200 »
Зерно тяжёлое (плавэлеватором)	1000 »
Соль (выгрузка на арбузной гавани)	900 »
Тяжеловесы (плавкраном)	300 »
Бункеровка (углеперегрузателем без разности по ямам) на 1 час	60 »

Николаевский порт

Зерно тяжёлое (новым элеватором)	7000 тонн
Зерно тяжёлое (старым элеватором)	3000 »
Зерно тяжёлое (плавэлеватором)	1000 »
Тяжеловесы (плавкраном)	300 »
Уголь (выгрузка стрелами Темпераея из судов, не вооруженных шебедами)	900 »
Уголь марки «А-П» и «А-К»	700 »

Херсонский порт

Зерно тяжёлое (элеватором)	7000 тонн
» » (плавэлеваторов)	1000 »
Тяжеловесы (плавкраном)	300 »

Феодосийский порт

Зерно тяжёлое (погрузка мехамбаром из силоса)	2800 тонн
Зерно тяжёлое (погрузка мехамбаром из силоса вагонами)	2200 »

Новороссийский порт

Зерно тяжёлое (элеватором из всех судов, кроме азовских двухлючных)	6000 тонн
Зерно тяжёлое (элеватором из азовских двухлючных шхун)	3000 »
Зерно тяжёлое (плавэлеватором из азовских двухлючных шхун)	700 »
Руда (выгрузка из всех судов, кроме судов азовских)	1800 »
Руда (выгрузка судов типа «Сероб»)	2100 »
Руда (выгрузка из двухлючных теплоходов Азовского п-ва типа «Местком»)	1000 »
Уголь, кроме плиты (выгрузка углеперегрузателем из двухлючных судов Азовского п-ва)	1100 »
Песок (углеперегрузателем из азовских двухлючных шхун)	1000 »
Уголь (бункеровка углеперегрузателем без разности, в час — все суда, кроме азовских двухлючных)	60 »
Тяжеловесы (плавкраном — все суда, кроме азовских двухлючных)	300 »

Примечание. В период декабрь — февраль включительно нормы при кирковании руды снижаются на 10%.

Потийский порт

Руда (погрузка порталными кранами, независимо от количества работающих кранов)	5700 тонн
Серный колчедан (портальными кранами)	4000 »
Бункер (погрузка береговым краном без разноски по ямам, в час)	60 »

Мариупольский порт

Погрузка сортовки антрацитов на экспорт (краном «Мориса»)	1500 тонн
Уголь грохоченный на экспорт (краном «Мориса»)	1000 »
Антрацит-плита на экспорт (погрузка краном «Мориса»)	850 »
Зерно (элеватором)	6500 »
Зерно элеватором (азовские суда)	3000 »
Уголь «В» (опрокидывателем № 9)	2750 »
Уголь «В» (опрокидывателем № 10)	2120 »
Уголь «Союзкокса» (погрузка краном «Мориса» на угольщики типа «Горняк»)	3500 »
Уголь Камыш-Буруна (погрузка краном «Мориса» на угольщики типа «Горняк»)	3200 »
Уголь «Союзкокса» и Камыш-Буруна (погрузка транспортерами)	2500 »
Песок (выгрузка углеперегрузателем)	1000 »
Бункеровка судов (краном «Мориса» без разноски по ямам, в час)	60 »
Бункеровка судов у/п «Титан» (без разноски по ямам, в час)	60 »
Тяжеловесы (плавкраном)	300 »

Порт Осипенко

Уголь (на азовские теплоходы погрузка транспортерами)	1500 тонн
---	-----------

Ростовский порт

Зерно (плавэлеватором или транспортером)	1150 тонн
Уголь для Новороссийского цемзавода (погрузка транспортером)	1700 »
Уголь несортированный (погрузка кранами)	850 »

Бакинский порт

Мука (транспортером)	730 »
Сахар (транспортером)	650 »
Сульфат (кранами электрическими)	780 »
Разные (кранами электрическими)	560 »
Хлопок отечественный (выгрузка двумя электрокранами)	560 »

Махач-Калинский порт

Мука (транспортерами)	1150 тонн
Сахар (транспортерами)	1000 »
Зерно (нориями-грузчик)	1360 »
Зерно (мехамбары)	1870 »
Хлопок (нориями)	850 »

Красноводский порт

Хлопок-волокно (погрузка электрокранами)	760 тонн
Тяжеловесы (погрузка и выгрузка паровыми кранами)	200 »
Тарно-мешковый груз (погрузка кранами)	1020 »
Разные грузы (выгрузка электрокранами)	560 »
Тарно-мешковый (нориями)	740 »
Зерно тяжелое (плавперегрузателем)	820 »
Зерно тяжелое (портальными норями)	900 »

Владивостокский порт

Цемент (транспортером)	1425 тонн
Железо листовое (транспортером)	1400 »
Грузы мешковые весом в одном месте до 50 килограммов	1350 »
Грузы мешковые весом в одном месте свыше 50 килограммов (транспортером)	1500 »
Тяжеловесы—выгрузка плавкраном	450 »

Ленинградский порт

Импорт

Бочки импортные (сельди и др)	1600 тонн
Мешки импортные	1150 »
Ящики и неупакованные места весом до 1 т	1400 »
от 1 до 3 т	1400 »
от 3 до 12 т	1200 »
Железо листовое в пачках	1300 »
Железо листовое и медь листовая до 50 кг (не в пачках)	1200 »
Железо сорговое до 100 кг длиной до 9 м	1550 »
Трубы длиной до 9 м	1150 »
Трубы и железо сорговое длиной свыше 9 м	1000 »
Металл в чушках	2000 »
Шкуры мокросоленные	1060 »
Килы импортные	1030 »
Тяжеловесы (пловучим краном)	360 »

Генэкспорт

Фанера на грузовых судах	1350 тонн
Фанера на товаро-пассажирских теплоходах	1100 »
Бочки экспортные	1150 »
Ящики экспортные и стекло	1150 »
Килы экспортные	1030 »
Масло	725 »
Бекон	500 »
Летковесы (электrolампы, дух, перо, мебель, объемные места и т. п.)	500 »
Сельхозмашины	960 »
Мешки (асбест и другие)	1570 »
Мешки (отруби)	1300 »
Ящитные комплекты	800 »

Массовый экспорт

Жмыхи	1200 тонн
Соль каменная	1600 »
Хлопковое семя	850 »
Зерно (элеватор № 1)	3200 »
Зерно (элеватор № 2)	1400 »

Примечания: 1. Для тяжеловесов свыше 12 т выгружаемых спаренными береговыми кранами, нормы снижаются на 40%.

2. Погрузка и выгрузка пустых бочек производится со скидкой с нормы 50%.

3. При погрузке жмыхов, имеющих палачие боя свыше 30%, норма снижается на 10%.

Нормы бункеровки

Часовые нормы бункеровки береговыми углеперегрузачными устанавливаются:

Категория судов	Часовая норма
1-я	55 тонн
2-я	51 ..
3-я	47 ..
4-я	42 ..

Норма бункеровки пловучим углеперегрузателем установлена 60 т в час.

Мурманский порт

Уголь	1370 тонн
Апатиты	1800 »
Металл, свинец, медь	1250 »
Лен	850 »
Грузы	740 »
Тяжеловесы (плавкраном)	300 »
Бункеровка (углеперегрузателем в час)	56 »
Бункеровка (портальным краном в час)	33 »

Примечания: 1. При спаренной работе плавкраном норма снижается на 40%.

2. По грузам арктического направления применяются общие судосуточные нормы с понижением на 1 класс против обычного ввиду некомплектности и сложности шивки и сепарации.

Архангельский порт

Выгрузка угля на угольной базе о-ва Мосеева тельферными кранами:

а) для грузовых судов четырёхлючных	1500 тонн
б) для грузовых судов трехлючных	1125 »
в) для товаро-пассажирских	900 »

Примечание. Указанные в пп. «а» нормы выгрузки угля распространяются на суда, выгружаемые четырьмя тельферными дорогами и тремя с выгрузкой одного люка лебедкой.

Выгрузка бутового камня и нагрузка алебастрового на красной пристани тельферными козловыми кранами: для всех грузовых судов, имеющих не менее трех люков, и морских лихтеров (норма не распространяется на речные баржи) 1200 тонн

Бункеровка на участках — Мосеев остров и левый берег — вне зависимости от схемы расстановки механизмов и их наименования:

а) для грузовых судов	} 650 тонн
б) для товаро-пассажирских судов и судов типа «Профсоюз» и «Революция»	
в) судов тралового флота и прочих судов морского плавания	
Тяжеловесы (злавокраном)	300 »

Печорский порт

Уголь (погрузка у причала):

для четырёхлучного судна	2000 тонн
для трёхлучного судна	1500 »
Бункеровка (в час)	20 »

Кандалакшский порт

Соль	720 тонн
----------------	----------

Приложение 5

СУДОСУТОЧНЫЕ НОРМЫ

при производстве работ судовыми механизмами для портов с двухсменной работой

Классы	Количество люков				Люкосуточная норма
	5	4	3	2	
I	470	390	300	210	120
II	600	490	370	260	150
III	675	560	430	300	170
IV	900	740	570	400	210
V	1000	840	650	450	250
VI	1150	960	730	500	285

Примечание. Часовая норма получается путем деления на 16 (§ 23 Положения).

Приложение 6

НОРМЫ

для парусно-моторных судов и судов невооруженного баржевого морского флота

Классы	Закрытые порты		Открытые порты		
	переработка механизмами	вручную	переработка механизмами	вручную	работа на плаву
I	170	136	120	88	64
II	210	168	150	110	80
III	240	192	170	125	96
IV	320	250	220	160	120
V	360	290	250	180	114
VI	400	320	280	200	16

§ 1. С указанных норм скидка на работу вручную (без участия береговых или судовых механизмов) не делается.

§ 2. Норма установлена на 1 люк, для двухлючных парусно-моторных судов норма повышается на 25%. Для баржевого флота нормы увеличиваются соответственно числу люков.

§ 3. Для открытых портов с двухсменной работой отсутствие третьей смены учтено в норме, и скидка с указанных норм на нерабочее время (третья смена) не делается.

Приложение 7

НОРМЫ ПО СРОЧНЫМ ТОВАРО-ПАССАЖИРСКИМ СУДАМ

Установлены на погрузку и выгрузку на час чистой грузовой работы на 1 люк

Черноморские суда

Наименование, класс и род груза	П о р т ы		
	Херсон, Николаев, Ялта, Феодосия, Новороссийск, Сухуми, Поти, Туапсе, Керчь	Работа у пристани: Хорлы, Скаловск, Очаков, Очечиняри, Анапа, Геленджик, Сочи	Работа на рейле во всех портах
1. Киповый груз до 50 кг, стекло, яйца, бутылки в ящиках, пух, перо, кровати в т	10	9	8
2. Киповый груз от 51 кг и выше, яичный до 60 кг, доски, клепки, крижи, железо, обруч, проволока в кругах, разный сборный груз в т	15	13	10
3. Гудрон, катко-бочковый груз, мешковый груз до 50 кг, яичный груз свыше 60 кг, фанера в пачках	20	17	12
4. Мешковый груз от 51 до 81 кг в т	25	20	14
5. Мешковый груз от 81 кг и выше в т	30	24	16

Азовские суда

Наименование портов	Род груза	Люкo-час. норма		Наименование судов
		погрузка	выгрузка	
Азов, Таганрог, Ейск, Мариуполь, Ахтари, Бердянск,	Разные генеральные грузы	12	10	П/х „Мариполь“, „Бердянск“, „Ейск“, „Красный Морьяк“, „Штурман“.
Керчь, Тамань, Новороссийск, Туапсе, Сухуми,		18	15	П/х „Феодосия“.
Поти, Феодосия.		20	15	П/х „А. Чехов“, „Н. Островский“, носовые трюма.
		15	10	Т/х „А. Чехов“, „Н. Островский“, кормовые трюма.

Примечания: 1. Порты производят погрузку и выгрузку срочных товаро-пассажирских судов на всех люках.

2. Грузовые работы производятся в соответствии с расписанием, независимо от времени суток.

3. Таймшэнт составляет во всех портах. В конечных портах таймшэнт не составляются и грузовые работы производятся в соответствии с § 24 Положения.

Приложение 8

НОРМЫ НА МАНЕВРОВЫЕ РАБОТЫ СУДНА В ПОРТУ

№№ п/п	Характер работы	Грузоподъемность в т			
		до 1500	от 1,5 до 3 тыс.	от 3 до 5 тыс.	свыше 5 тыс.
1	Швартовка и отшвартовка с маневрами:				
	а) Закрытые порты:				
	швартовка	20	30	40	—
	отшвартовка	15	20	30	—
	б) Рейдовые порты, отдача и подъем якоря (паровым или электробрашпилем)	10	15	15	—
	в) Швартовка в закрытых портах с отдачей якоря	25	35	45	—
	г) Отшвартовка с подъемом якоря	20	25	35	—
2	Отшвартовка и перестановка:				
	а) перестановка под своей машиной	50	65	85	—
	б) перешвартовка и перестановка буксиром	60	75	95	110
	в) перетяжка вдоль причала	10	15	20	—

Примечания: 1. В п. 2 время на перестановку буксиром от причала к причалу учтено для расстояния в 1 милю (25 мин.), для перехода от причала к причалу под собственной машиной учтено расстояние 1 миля (15 мин.). В случае перестановки судов на расстояние более чем 1 миля время на перестановку соответственно увеличивается.

2. В портах, имеющих приливно-отливные явления, норма на швартовные работы увеличивается на 30%.

3. С появлением в портовых водах льда или шуги нормы маневровых работ рассчитываются по фактически затраченному времени.

(Приказ НКВода № 157 от 20/II 1939 г. и прик. НКМФ № 305 от 29/V 1940 г., № 415 от 2/VIII 1940 г., 17/V 1942 г. № 65, 27/III 1943 г. № 71 и 25/III 1944 г. № 116)

К § 43 Общих правил

П РА В И Л А

О СРОКАХ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ ПО МОРСКИМ ПУТЯМ В МАЛОМ КАБОТАЖЕ

§ 1. Настоящими правилами устанавливаются сроки доставки грузов, перевозимых в малом каботаже на судах срочных и регулярных линий, имеющих твердое расписание рейсов (линейные суда).

Сроки доставки грузов, перевозимых на отдельных судах, совершающих рейсы не по расписанию (трампы), могут устанавливаться только особым соглашением грузоотправителя с управлением соответствующего пароходства в каждом отдельном случае.

Ленкорань	—	9	—	—	4	—	6	—	9	—	12	—	13
Махач-Кала	—	—	—	—	5	—	—	—	7	—	8	—	5
Пехлеви	—	—	—	—	6	—	8,	—	11	—	14	—	16
Форт Шевченко	—	14	—	23	—	—	35	—	21	—	32	—	15
Циклиляр	—	13	—	14	—	—	13	—	7	—	9	—	21

Пр и м е ч а н и я: 1. Сверх указанных в настоящей таблице сроков на доставку грузов начисляется: а) на отправ-
ление грузов—одни сутки; б) на перевалку грузов с одной линии на другую, когда не установлено прямых рейсов, —трое
суток.

2. Прием грузов производится: а) на экспрессные суда—за 12 часов до отхода судна в рейс по расписанию и не
позднее чем за 3 часа до отхода; б) на суда срочных товаро-пассажирских или грузовых регулярных линий—за 24 часа
до отхода судна в рейс по расписанию и не позднее чем за 3 часа до отхода.

3. Доставка грузов от Куули до Баку и Махач-Кала в сроки, указанные в графах 3, 5, 7 и 9, совершается судами
грузовых регулярных линий, установленных приказом НКМФ от 25/II 1940 г. № 88 (Сб. № 3 изв. 40, с 15 июня 1940 г.).

§ 2. Сроки доставки грузов на линейных судах исчисляются в зависимости от особенностей работы каждой отдельной линии с учетом типа судов, работающих на данной линии, и необходимой затраты времени для захода во все промежуточные порты согласно расписанию каждой отдельной линии.

§ 3. Исчисление сроков доставки грузов начинается с 24 часов дня выдачи коносамента на груз, погруженный на судно, и кончается моментом вручения грузополучателю извещения о готовности груза к сдаче получателю.

При выдаче коносамента на груз, принятый к перевозке с обождаем до погружки на складе, срок доставки начинает исчисляться с 24 часов дня фактического окончания погрузки груза на судно.

§ 4. Ответственность пароходств за срочность доставки грузов начинается со дня официального открытия навигации и кончается после сроков закрытия обязательного приёма грузов к перевозке.

§ 5. Исчисление сроков доставки грузов по отдельным пароходствам и линиям производится: а) по среднесуточным скоростям продвижения грузов и б) по нормам затраты времени, необходимого для операций по отправлению, перевалке и выдаче грузов.

§ 6. Среднесуточные скорости продвижения грузов по отдельным пароходствам и линиям устанавливаются следующие:

1. Для Северного по всем линиям — 70 миль в сутки;
2. Для Азовского:

а) по срочным Азовско-Крымским и Азовско-Кавказским линиям — 100 миль в сутки;

б) в местном сообщении в пределах Азовского моря — 70 миль в сутки;

3. Для Черноморского:

	16/IV—15/X	16/X—15/V
а) Кр.-Кавказская экспрессная линия	150 миль	—
б) Кр.-Кавказская скорая линия	100 »	85 миль
в) Кр.-Кавказская тов.-пасс. линия	80 »	70 »
г) Сев.-Западн. (Одесса—Хорлы)	70 »	30 »
	1/IV—15/X	16/X—31/III
д) Николаевская (Николаев — Очаков)	60 миль	20 миль
е) Херсонская (Херсон — Станислав)	60 »	20 »

§ 7. К срокам доставки грузов, исчисленным на основании вышеприведенных средних скоростей, прибавляются следующие сроки для связанных с перевозкой операций:

1) на отправление грузов прибавляются во всех случаях одни сутки,

2) на перевалку с одной линии на другую — 3 суток,

3) на перевалку с одного п-ва на другое (Черноморско-Азовск.) — 4 суток.

§ 8. При исчислении сроков доставки грузов остатки расстояний, не превышающие $\frac{1}{4}$ суточной нормы, отбрасываются, а остатки более этого расстояния считаются за полное суточное расстояние.

§ 9. Для грузов, завезённых в попутный порт (в тех случаях, когда по причине дурной погоды или по иным, не зависящим от пароходства, обстоятельствам груз не может быть выгружен в порту назначения), сроки доставки исчисляются следующим порядком: к сроку, установленному от порта отправления до порта завоза груза, прибавляется срок, полагающийся на перевозку от порта завоза до порта первоначального назначения груза.

§ 10. При перевозке бочек и бочонков в неразобранном виде как обратная тара из-под перевезенных грузов, а равно тяжелых предметов, весящих в одном месте свыше 0,5 тонны, сроки на отправление и перевалку удваиваются. (Утв. Ком. СТО по перевозкам 27 июня 1932 г. — приказ НКВоза № 326 от 13/VIII 1933 г.)

П РА В И Л А

ДОСТАВКИ, ХРАНЕНИЯ И ЛИКВИДАЦИИ ГРУЗОВ В СЛУЧАЕ НАСТУПЛЕНИЯ ДЛИТЕЛЬНОГО ПРЕПЯТСТВИЯ К ПРОДОЛЖЕНИЮ ПЕРЕВОЗКИ

I. При задержке грузов в пути по причинам, не зависящим от пароходства

§ 1. В случаях внезапного наступления длительного препятствия к продолжению перевозки (заморозков, мелководья, запрещения властей и т. д.), предвидеть которые пароходство не имело возможности, а также в случаях принятия груза после прекращения обязательного приема грузов к перевозке действительного договора перевозки при отсутствии согласия сторон на его отсрочку прекращается.

§ 2. По наступлении продолжительного препятствия к продолжению перевозки пароходство обязано в пятидневный срок телеграфно уведомить об этом пункты отправления и назначения для извещения отправителя и получателя.

§ 3. Одновременно с посылкой уведомления пароходство (порт) должно составить ведомость задержавшихся в пути грузов, указав в них:

- а) пункты отправления и назначения;
- б) номера накладных (коносаментов);
- в) время отправления;
- г) род и вес груза;
- д) время посылки уведомления отправителю;
- е) наименование судов;
- ж) время прибытия грузов в порт задержки.

Указанные ведомости не позднее чем в пятидневный срок отсылаются в управление пароходства.

§ 4. При наступлении длительного препятствия к продолжению перевозки пароходство имеет право выгрузить груз в ближайшем пункте, наиболее удобном для выполнения поручения грузовладельца о дальнейшей отправке груза к месту назначения. В этом случае составляется соответствующий акт.

§ 5. Грузовладелец (отправитель или получатель), получивший уведомление об остановке груза в пути, обязан в течение десяти дней с момента посылки уведомления или принять груз от пароходства в пункте его нахождения, или передать груз пароходству (порту) на хранение в договорном порядке, или же дать указание об отправке груза к месту первоначального или нового назначения по жел. дороге, реке, авто-грузтранспортом или воздушным сообщением.

§ 6. Грузы, задержанные в пути вследствие причин, указанных в § 1. в течение 48 часов с полуночи, следующей за днем посылки телеграфного уведомления грузовладельцу, хранятся бесплатно.

По истечении этого срока впрямь до получения распоряжения грузовладельца, но не более чем в течение двух недель, пароходство взыскивает сбор за хранение груза по начальным ставкам § 59 Тар. рук. № 1-М (40 коп. в закрытых помещениях и 20 коп. на открытых площадях) без прогрессивного их повышения.

§ 7. По получении от грузовладельца распоряжения об отправлении груза к месту первоначального или нового назначения по железной дороге, автогужем или воздушным сообщением пароходство (порт) обязано выполнить эти поручения лишь после оплаты грузовладельцем стоимости провоза от места фактического нахождения груза до места нового назначения, а также сбора за хранение до момента получения распоряжения грузовладельца (см. § 6) и прочих расходов, связанных с выполнением поручения.

Оплата первоначальной перевозки от пункта отправления до места где груз был оставлен длительным препятствием, производится порядком, указанным в § 39 Тар. рук. № 1-М.

§ 8. В случаях, если распоряжение грузовладельца об отправлении груза по железной дороге, автогужем или воздушным сообщением не может быть выполнено или задерживается вследствие неприятия груза указанным видом транспорта, пароходство (порт) составляет акт с указанием времени прибытия

груза, времени получения распоряжения грузовладельца и времени предъявления груза к дальнейшей отправке.

Акт с приложением письменного отказа в принятии груза высылается в управление пароходства одновременно с соответствующим уведомлением грузовладельца.

§ 9. В случае заявления грузовладельца о передаче груза на хранение порту (пароходству) грузовладелец обязан заключить договор, в котором должны быть точно оговорены все условия хранения, а также и условия доставки груза в пункт назначения после прекращения длительного препятствия.

Оплата хранения в таких случаях производится по начальным ставкам § 59 Тар. рук. № 1-М (40 коп. в закрытых помещениях и 20 коп. на открытых площадках) без прогрессивного их повышения.

Примечание. Если длительное хранение грузов требует производства каких-либо дооплачиваемых операций (перекладка, отопление и т. п.), то производство этих работ и их оплата (по себестоимости) должны быть предусмотрены договором особо.

§ 10. По прекращении длительного препятствия пароходство обязано доставить груз в пункт первоначального назначения. Если же от грузовладельца последует требование об отправлении груза после прекращения длительного препятствия в другой пункт назначения, то груз считается принятым вновь и перевозка производится по новым документам.

Расчёты по первоначальной накладной (коносаменту) должны быть произведены за действительно пройденное грузом расстояние.

§ 11. О выдаче груза в пункте задержки или о новом назначении груза пароходство (порт) обязано сообщить пунктам отправления и первоначального назначения, а при перевозке в смешанном железнодорожно-водном сообщении — и пункту перевалки.

§ 12. Если грузовладелец в установленный срок (см. § 5) не примет груз или же не даст указаний об его отправке, или не заключит договора о передаче груза на хранение, то пароходство имеет право сложить груз для хранения в собственные или заарендованные для этого склады.

В первом случае грузовладелец обязан уплатить пароходству за хранение плату по прогрессивным ставкам § 59 Тар. рук. № 1-М, а во втором — все расходы, связанные с арендой склада. В обоих случаях грузовладелец обязан возместить пароходству (порту) также расходы по выгрузке, перевозке в склад, по страхованию груза и прочие расходы, связанные с хранением.

§ 13. В случае невыполнения грузовладельцем требований § 5 и отказа от уплаты всех платежей, предусмотренных §§ 6, 7, 9 и 12, пароходство (порт) по истечении 30 дней со дня послышки уведомления имеет право поступить с грузом, как с невостребованным.

II. При задержке грузов в пути по причинам, за которые пароходство отвечает

§ 14. В случаях, если груз был принят до прекращения обязательного приёма грузов к перевозке и будет застигнут в пути длительным препятствием по причинам, зависящим от пароходства (в том числе вследствие просрочки отправки груза или продвижения судна в пути), договор перевозки не прекращается.

§ 15. По наступлении длительного препятствия пароходство (порт) обязано поступить в соответствии с указаниями §§ 2, 3 и 4.

§ 16. Грузовладелец, получивший уведомление об остановке груза в пути, имеет право получить груз в пункте его нахождения или дать указание пароходству (порту) об отправке груза, не дожидаясь прекращения длительного препятствия к месту первоначального или нового назначения по железной дороге, реке, автогужтранспортом или воздушным сообщением.

§ 17. Если груз не будет взят грузовладельцем и со стороны последнего не будет дано указаний об отправлении груза по железной дороге, реке, автогужтранспортом или воздушным сообщением, то пароходство (порт) обязано бесплатно хранить груз до возобновления нормального движения.

Расходы по хранению относятся за счет виновной транспортной организации.

§ 18. Если со стороны грузовладельца последует распоряжение об отправке груза по железной дороге, автогужем или воздушным сообщением, парходство (порт) обязано выполнить эти поручения (см. § 8) лишь после оплаты грузовладельцем стоимости провоза от места фактического нахождения груза до места нового назначения, а также прочих расходов, вызванных выполнением этих распоряжений.

Оплата первоначальной перевозки от пункта отправления груза до места, где груз был остановлен длительным препятствием, производится порядком, указанным в § 38 Тар. рук. № 1-М.

§ 19. По прекращении длительного препятствия парходство (порт) поступает в соответствии с указаниями § 10.

(Утвержд. Зам. Народ. Комиссара Морского Флота 15/II 1941 г., Сборн. № 3(15) 1941 г.).

К § 49 Общих правил

ИНСТРУКЦИЯ

ПО ПРИЕМУ, КРАТКОСРОЧНОМУ ХРАНЕНИЮ И ОТПУСКУ ГРУЗОВ СКЛАДАМИ МОРСКИХ ПОРТОВ НКМФ СССР

1. Общие указания

1. Грузы, поступающие в порты для отправления их морем или для сдачи грузополучателям, а также транзитные грузы, когда последние не переваливаются борт-вагон или вагон-борт, размещаются для краткосрочного хранения в закрытых складах и на открытых площадках портов.

2. Порты и приписные портовые пункты должны иметь соответствующую грузообороту складскую площадь и содержать её в состоянии, обеспечивающем количественное и качественное хранение грузов.

3. При размещении грузов на складах порта должны учитываться:

- а) полная качественная и количественная сохранность;
- б) особенности свойства каждого груза;
- в) наиболее рациональное использование складов;
- г) быстрота производства погрузо-разгрузочных и складских операций по обработке груза в целом;
- д) сокращение проносов, внутрипортовых перевозок и недопущение дополнительных перемещений.

4. Помещения складов должны быть исправными в техническом и санитарном отношении, с исправными крышами и полами, хорошо закрывающимися дверями и окнами, всегда чистыми и иметь полностью всегда исправное противопожарное оборудование.

5. Каждый склад должен быть обеспечен исправными весовыми приборами, подтоварниками и необходимым погрузо-разгрузочным инвентарем: тележками, трапами, подкладками, подставками и инструментами и материалами для чистки тары.

Для укрытия размещаемых на открытых площадках грузов, боящихся дождя, искр от проходящих паровозов и судов, а также угольной, цементной и другой пыли, должен быть необходимый запас брезентов.

Инвентарь должен быть закреплен по описи за соответствующим складом и содержаться чистым и всегда в исправном состоянии.

6. При размещении грузов на складах и открытых площадках должны соблюдаться правила техники безопасности, меры противопожарной охраны и необходимые для работы проходы и проезды между штабелями, отдельными партиями грузов и стенами складов для свободного доступа к грузам, проноса и провоза их.

7. Размещение грузов на складах и на открытых площадках производится по указанию заведующего складом или его заместителя и в таком порядке, чтобы один груз по своим свойствам не мог попортить другой груз и не лишил бы свободного доступа к ранее сложенному грузу.

8. Отдельные склады или секции складов должны быть специализированы для однородных грузов по их свойствам, а также по направлениям. Внутри-складским секциям должны быть приданы номера.

9. Для предотвращения порчи грузов амбарными вредителями — грызунами (мыши и крысы) и насекомыми (амбарный долгоносик, хлебный точильщик, мучной хрущак, мавританская козявка, мучной клещ, хлебная моль, платяная и меховая моль, кожеед), а также плесневыми (грибки и др.) работники складов обязаны вести повседневно систематическую борьбу:

а) не допускать приема на склады зараженных вредителями грузов, загрязнения складов образования пыли и скопления мусора как в складе, так и вблизи него;

б) заделывать в полах и стенах складов поврежденные места, ограждать металлическими сетками вентиляционные трубы, заделывать листовым железом нижние части дверей и проемы водопроводных труб;

в) применять, в соответствии со свойствами находящихся на складах грузов, способствующие уничтожению вредителей средства: нафталин, деготь, смолу, керосин, хлорную известь, неочищенную карболовую кислоту, лизол, польнь и др.;

г) содержать в складах кошек и собак-крысоловов, применять отравы, капканы и ловушки.

Кроме того, в нужных случаях, проводить дезинфекцию, дезинсекцию и дератизацию как отдельных складских помещений, так и всех складов порта. В последнем случае указанные мероприятия должны проводиться последовательно по заранее составленному плану.

10. Продовольственные грузы — мука, сахар, крупа, макаронные и кондитерские изделия, чай, кофе, соль, бакалейные и гастрономические грузы не могут складываться в одном помещении или вблизи с ядовитыми веществами, сырыми животными продуктами и грузами, имеющими вредные для продовольственных грузов свойства и запахи, как например, нафталин, смола, скипидар, шорные изделия, селди, табак, обувь, химические и москательные грузы, шерсть, рога, копыта, кости, кожи и т. д.

11. Скоропортящиеся грузы: мясо, рыба, яйца, масло, консервы, сыр, колбасные изделия, свежие фрукты и другие продукты питания должны складываться и храниться в специально приспособленных для таких грузов складах или холодильниках.

Размещение скоропортящихся грузов в общих складах портов допускается только для краткосрочного хранения. Грузы эти при хранении в общих складах должны быть всегда под особым наблюдением, чтобы не допускать порчи их.

12. В целях недопущения самовозгорания не разрешается складирование шерсти, хлопка, льна, кудели, пакли, джута, кенафа, мизля, пряжи, тканей и других волокнистых грузов в сырых помещениях и без подтоварников и укрытия брезентами на открытых площадках, а также совместно с жировыми грузами и грузами, могущими выделять влагу (жиры, масла растительные и животные, минеральные воды, вина, солёные и квашеные овощи).

13. Легковоспламеняющиеся, взрывчатые, ядовитые, едкие и т. п. грузы могут допускаться к складированию на территории порта только с разрешения начальника порта в каждом отдельном случае и только в особо отводимых для этой цели местах и обрабатываться, размещаться и охраняться строго в соответствии с правилами о порядке перевозки, охраны и сопровождения взрывчатых и других опасных грузов.

14. Животное сырье, тряпье и другие грузы, подвергаемые санитарному и ветеринарному надзору, складываются в особых от остальных грузов местах, обрабатываются специально выделяемым для таких грузов инвентарем и с соблюдением правил, устанавливаемых ветеринарным и санитарным надзором.

Пользование весами, подтоварниками и погрузочным инвентарем, применяющимся при обработке животного сырья и тряпья, для перевески, складирования и обработки других видов грузов запрещается.

15. При укладке грузов в складах и на открытых площадках порта должны соблюдаться:

а) габариты, правила противопожарной охраны и техники безопасности;

б) укладка на подтоварники и настилы;

в) укрытие брезентами;

г) допускаемая высота штабеля с учетом свойств груза, состояния тары и возможной нагрузки на квадратный метр площади;

- д) правильность укладки и устойчивость штабелей;
- е) укладка марками наружу;
- ж) недопущение укладки в разных местах грузов одной отправки;
- з) сепарация отдельных отправок грузов;
- и) немедленное приведение в исправное состояние поврежденной тары и укладка грузовых мест в поврежденной или слабой таре на видном месте, сверху в передней части штабеля;
- к) недопущение пользования отдельными грузовыми местами в качестве подкладок и подставок для хождения грузчиков;
- л) прикрепление к каждой отдельной отправке броек с надписью, указывающей:

№ отправки,
пункт назначения,
число мест,
вес,
время поступления груза в порт.

16. При производстве погрузо-разгрузочных работ, при всяких обстоятельствах, должно обязательно соблюдаться бережное обращение с грузом, совершенно не допуская:

- а) повреждения и загрязнения грузов и их тары.
- б) применения крючьев,
- в) применения стальных стропов при обработке мешковых грузов, грузов, упакованных в фанерные и из тонких досок ящики, корзины, стеклянных изделий,
- г) кантования при наличии подписей «не кантовать».
- д) укладки без соблюдения требований надписей «верх», «осторожно» и т. п.

II. Размещение и укладка грузов

При размещении для краткосрочного хранения на складах портов наиболее распространенных мешковых, киповых, тюковых, ящичных и бочковых грузов следует соблюдать для каждого из таких грузов следующие условия:

Хлебные грузы — мука, крупа, зерно:

- а) Хранятся в сухих, хорошо проветриваемых, чистых от загрязнения и хлебных вредителей закрытых помещениях и под навесами. Навесы должны быть с совершенно исправными крышами.
- б) Размещение зараженных хлебным вредителем грузов совместно с незараженными или зараженными другим видом вредителей запрещается.
- в) Запрещается складирование хлебных грузов в неочищенные и не продезинфицированные помещения, занимаемые ранее зараженными хлебным вредителем грузами.
- г) На складах и под навесами с хлебными грузами запрещается держать порожние мешки, не продезинфицированные брезенты, лакедаж, тачки и прочий инвентарь, применявшиеся для обработки зараженных хлебным вредителем грузов.
- д) Брезенты, тачки, весы и прочий погрузочный инвентарь, применявшиеся для обработки зараженного хлебным вредителем груза, должны сразу же по освобождении дезинфицироваться и храниться в особо отводимых местах.
- е) Сметки и загрязненную россыпь хлебных грузов следует собирать немедленно по окончании работы и хранить обособленно от чистых и незараженных вредителем грузов.

ж) Укладка мешковых хлебных грузов должна производиться: в закрытых складских помещениях на подтоварники, а под навесами — на настлы из досок, уложенных поперек брусьев, толщиной не менее 15 сантиметров. Районы навесов, используемых для складирования хлебных грузов, должны быть обеспечены устройством стоков для дождевых и талых вод. Наружные бока штабелей хлебных грузов, размещаемых под навесом, должны укрываться брезентами.

з) Между штабелями и стенками складов должны оставляться проходы шириною не менее 50 см.

и) Высота штабелей хлебных грузов должна быть:

мука — крупа	— в зимнее время	14—15 рядов
	— в летнее время	8—10 »
зерно в таре	— в зимнее время	15—18 »
	— в летнее время	до 10 »
	при повышенной влажности	до 7—8 »

к) Зерно насыпью складывается:

в складах с фундаментальными сухими каменными или бревенчатыми стенами — россыпью без ограждений вдоль стен;

в складах со стенами из досок, в каменных складах с сырыми стенами и под навесами — в бунтах-колодцах, образуемых из мешков с зерном или из плотных шитов, покрываемых рогожами или брезентами, на расстоянии не менее 50 см от стен и 1 м от края навеса.

Высота степок колодцев при нормальной влажности зерна допускается равной высоте штабеля тарированного зерна.

д) При хранении зерна с повышенной влажностью или незрелого зерна внутри колодцев должны быть устроены вентиляционные трубы из плотно пригнанных досок. Трубы располагаются по площади пола горизонтально на расстоянии 2—3 метров одна от другой и на расстоянии 1—1,5 м в высоту одного горизонтального ряда от другого. К горизонтальным трубам присоединяются вертикальные трубы, расположенные на расстоянии 1—2 м одна от другой. Высота вертикальных труб должна быть не менее 0,25 м выше бунта-колодца с зерном. Выходные отверстия труб должны закрываться в сырую погоду и иметь сетки, предохраняющие от проникновения грызунов.

м) В целях предупреждения согревания и порчи зерновых и хлебных грузов должно быть установлено постоянное наблюдение за температурой и состоянием груза. При обнаружении согревания бунты и высыпаемые в склады зерновые грузы, а также и сложенные в штабели тарированные хлебные грузы должны перелопачиваться и перекадываться.

Зерновые хлебные грузы по влажности делятся:

на сухие с содержанием влаги до 14%;

средней сухости с содержанием влаги от 14 до 15,5%;

влажные с содержанием влаги от 15,5 до 17%;

сырые с содержанием влаги свыше 17%.

Сахар хранится в закрытых совершенно сухих, чистых и защищенных от проникновения солнечных лучей и сырости помещениях. В сухие дни помещения эти должны проветриваться.

Укладка в штабели должна производиться обязательно на настилы из сухих досок, уложенных на брусках толщиной не менее 15 см. Настилы покрываются рогожами или старой, но чистой мешковиной.

Разрывы между штабелями и стенами склада должны быть не менее 50 см.

Высота штабелей сахара должна быть:

для песка в мешках — до 14 рядов;

для рафинада колотого и головного в мешках — до 8 рядов;

бочкового, в зависимости от величины бочек — 2—3 рядов.

Для устойчивости бочки должны подклиниваться.

Сахар в ящичной упаковке укладывается высотой 2,5 м. При прочих ящиках высота может быть увеличена.

Совместное размещение сахара с грузами, обладающими несвойственными и резкими запахами (см. § 10), а также рыбными и другими выделяющими влагу грузами запрещается.

Кондитерские и макаронные изделия хранятся в сухих, чистых, хорошо проветриваемых, прохладных, закрытых помещениях. Размещаются на подстилы из сухих досок, уложенных на подкладки толщиной не менее 15 см.

Совершенно не допускается хранение кондитерских и макаронных изделий совместно или поблизости с грузами, имеющими несвойственные запахи — обувь, шорные изделия, табак, махорка, рыба, москательные, химические и т. п. грузы.

Укладываются ящики в штабели высотой 10—12 рядов. Расстояние от стен должно быть не менее 50 см.

Соль — затаренная в мешки и кули, складывается на подтоварники в сухих, хорошо проветриваемых помещениях. Разрывы между штабелями и стенами — не менее 20 см.

Соль может складываться и на открытых площадках на настилы из досок, уложенных на брусья толщиной не менее 15 см, при укрытии с боков и сверху брезентами.

Нетарированная соль складывается в крытых складах, под навесами и на открытых площадках. Хранение на открытых площадках столовой соли не допускается.

При складировании в закрытых складах полы складов перед размещением соли должны обязательно промываться водой и застилаться рогожами.

Складирование соли под навесами и на открытых площадках должно производиться на застилаемые рогожами или старой чистой мешковиной настилы из досок, уложенных на брусьях.

Хранение и перегрузка соли вблизи с пылеобразующими грузами (уголь, цемент, апатиты, известь, алебастр, сухой песок, сульфат, барат и т. п.) воспрещается.

Штабеля и кагаты с солью сверху укрываются брезентами или рогожами.

При размещении штабелей и кагатов вблизи железнодорожной линии, расстояние между штабелями или кагатом от рельсов должно быть не менее 1,5 м.

Хождение по соли запрещается. Для предотвращения загрязнения при производстве погрузо-разгрузочных работ, грузчикам должны выдаваться чистые лапти или мешковина для обертки обуви и через штабели и кагаты соли должны укладываться чистые доски.

Масла растительные. При перевозках в металлических и деревянных бочках и бидонах растительные масла складываются в сухих прохладных помещениях, в которых должна поддерживаться ровная температура и чистый воздух.

Бочки с растительными маслами укладываются лежа втулками вверх, в один ряд и так, чтобы постоянно можно было наблюдать, не дают ли бочки течь.

Укладка бочек с маслами в два ряда возможна только в специально устраиваемых стеллажах.

Растительные масла замерзают: хлопковое при температуре -13° , конопляное -27° .

Животное масло и жиры хранятся так же, как и растительные, в сухих, чистых складских помещениях. Наиболее обеспечивающей сохранность масла температурой считается от 0 до $+4^{\circ}$.

Бочки с животным маслом укладываются высотой в три ряда с прокладками из сухого дерева между рядами бочек.

Ящики с маслом и жирами укладываются высотой в 10 рядов.

Консервы. Ящики с консервами складываются в сухих проветриваемых помещениях штабелями высотой в 15—18 рядов, с оставлением пространства для вентиляции. Нормальной температурой для хранения консервов считается $+2$, $+4^{\circ}$. Хранение консервов при температуре ниже 0° не допускается, так как это ведёт к порче их.

Чай и кофе хранятся в совершенно сухих, чистых, хорошо проветриваемых закрытых помещениях. Не допускается хранение чая и кофе совместно с влажными, а также обладающими острыми запахами грузами.

Грузовые места с чаем и кофе должны укладываться на настилы из сухих досок, уложенные на брусья толщиной не менее 15 см.

Настилы для укладки чая должны застилаться брезентами, рогожами или старой чистой мешковиной.

Ящики с чаем и мешки с кофе укладываются штабелями высотой в 10—12 рядов.

Вино хранится в прохладных закрытых помещениях. Бочки с вином укладываются на бок втулками вверх. При укладке бочек с вином в несколько рядов, нижний ряд бочек накачивается на укреплённые параллельно деревянные брусочки такой толщины, чтобы центральная выпуклая часть бочек касалась пола.

Второй ряд бочек накатывается посредине двух параллельных рядов первого ряда.

Ящики с вином укладываются в штабели высотой в 8 рядов.

Фрукты должны храниться в холодильниках.

Свежие фрукты в неприспособленных складских помещениях могут храниться не более 3—5 дней. Складские помещения должны быть прохладными, сухими и хорошо проветриваемыми.

Высота укладки должна регулироваться в зависимости от состояния и рода упаковки. Ящики со свежими фруктами укладываются высотой до 2,5 м. Между рядами ящиков внутри штабелей должны оставаться вентиляционные пространства.

При температуре ниже 0° свежие фрукты подвергаются порче.

Сухие фрукты складываются в сухих, хорошо проветриваемых, чистых помещениях. Укладываются на подтоварники. Высота штабелей сухих фруктов в ящиках может допускаться до 15—18 рядов и выше, в зависимости от прочности тары. Сушеные фрукты, затаренные в мешки, укладываются в штабелю высотой не более 12 рядов.

Сухие фрукты подвергаются порче от сырости и насекомых-вредителей.

Яйца. Ящики с яйцами должны храниться в холодильниках. В обычных складах яйца могут храниться только в течение непродолжительного времени. Складские помещения должны быть сухими, прохладными и хорошо проветриваемыми.

Укладываются ящики с яйцами на подтоварники, плашмя, высотой не более 10 рядов. Внутри штабелей ящиков яиц должны оставаться вентиляционные пространства.

При температуре ниже 0,5° яйца подвергаются порче.

Мясо. Хранение мяса допускается только в холодильниках. В общих портовых складах может быть допущено только краткосрочное хранение копченого, вяленого и соленого мяса. Свежее мясо может приниматься на краткосрочное хранение в общие склады только в холодное время года.

Копченое и вяленое мясо в кулях укладывается в чистых, сухих, прохладных хорошо проветриваемых складских помещениях в штабели высотой в 3—4 ряда.

Свежее мясо в тушах укладывается на рогажи в один ряд и укрывается рогажами или брезентами.

Бочки с соленым мясом укладываются в один ряд.

Рыба. Рыба соленая в бочках и сельди складываются в крытых помещениях, под навесами и на открытых площадках, в зависимости от времени года и температуры воздуха. В летний период времени рыбные грузы должны особо охраняться от влияния солнца.

Укладываются бочки с рыбой и сельдями на бок в 2 ряда.

Не допускается размещение рыбы и сельдей совместно или вблизи с хлебными грузами, кондитерскими изделиями, чаем, кофе и другими съестными продуктами, а также с волокнистыми веществами и металлами.

Бумага складывается в сухих затемненных помещениях. На короткие сроки хранения может складываться под навесом при условии совершенно исправных крыш и на удаленном расстоянии от боков навеса, чтобы бумага не могла быть подвержена влиянию осадков и солнечных лучей.

Бумага укладывается обязательно на настилы из досок, уложенных на брусья. Укладываются бумажные кипы в штабели высотой до 12 рядов. Бумажные рулоны укладываются на бок до трех рядов в высоту. Во избежание разрушения рулонов, при укладке бумаги следует пользоваться досками для наката и прокладок между рядами.

Табак. Табак и табачные изделия складываются в сухих, хорошо проветриваемых, закрытых помещениях, обособленно от съестных продуктов, а также грузов, имеющих резкие запахи. Укладываются в штабели на настилы из досок, уложенных на брусья, толщиной не менее 10 см.

Ящики с табаком и табачными изделиями укладываются в высоту до 15 рядов.

Кипы с листовым табаком укладываются плашмя высотой до 12 рядов. Укладка кип боком запрещается.

Стекло. Стекло и стеклянные изделия, упакованные в ящики, складироваться в закрытых помещениях и под навесами. Ящики с листовым стеклом устанавливаются вертикально к неподвижным опорам не выше 2 рядов. Укладка плашмя ящиков с листовым, оконным и зеркальным стеклом запрещается.

При складировании стекла на открытых площадках ящики должны устанавливаться на ровные подтоварники и укрываться брезентами.

Ящики со стеклянными и фарфоровыми изделиями укладываются в штабели на подтоварники высотой не больше 4 рядов.

При укладке стекла и стеклянных изделий в штабели и при производстве погрузо-разгрузочных работ следует руководствоваться надписями «осторожно», «верх», «низ», не нарушать этих указателей и бережно обращаться с грузом. Обрасывать со спины или с плеча ящики со стеклом запрещается; они должны сниматься и устанавливаться подсобными рабочими.

Спички являются огнеопасным, легко воспламеняющимся грузом. Хранятся в сухих складских помещениях, обособленно от других грузов, на подтоварниках, штабелями высотой до 15 рядов.

Мыло хранится в прохладном помещении и под навесами. При отсутствии крытых помещений может складироваться на открытых площадках при укрытии брезентами.

Укладываются ящики с мылом на подтоварники высотой до 15 рядов.

Краски. Многие из красок являются ядовитыми, поэтому их нельзя хранить вместе или вблизи с продовольственными грузами. При производстве погрузо-разгрузочных работ и при укладке следует осторожно обращаться с красками, так как влияние пыли красок может повлечь за собою отравление рабочих.

Краски должны храниться в сухих вентилируемых помещениях или под навесами с совершенно исправными крышами и на расстоянии от концов навеса, не допускающем влияния осадков.

Укладка должна производиться на подтоварники.

Высота укладки штабелей красок определяется прочностью и свойствами тары: затаренных в ящики — до 10 рядов, затаренных в бочки — до 6 рядов, причем бочки должны укладываться стоймя с прокладками из досок между рядами.

Металлы и изделия из них

Чёрные металлы и изделия из них под влиянием влаги, загрязнения, углекислого и сернистого газов подвергаются порче — ржавчине, поэтому при производстве погрузки, выгрузки и хранения металлов и изделий из них не следует допускать складирования на землю, загрязнения их, а также размещения совместно или вблизи с кислотами, солью, щёлочами, солеными и квашеными овощами, солёной рыбой.

Кровельное, листовое и сортовое мелких профилей железо, проволока и металлические изделия складироваются в сухих закрытых помещениях и под навесами, а при укрытии брезентами и на открытых площадках.

Рельсы, балки, трубы, крупные конструкции и т. п. могут размещаться на открытых площадках, на подтоварниках, не допускающих загрязнения и действия почвенной влаги на уложенный металл.

Проволока в кругах и бухтах укладывается в штабели высотой до 10 рядов. Кровельное железо пачками укладывается в штабели, высота которых определяется возможной нагрузкой на кв. метр площади пола. Для придания правильности и устойчивости штабелю между рядами пачек следует делать деревянные прокладки.

Котельное железо укладывается под навесами на ребро, подсортировываясь по размерам.

Сортовое железо и трубы укладываются рядами на подтоварники. Для придания устойчивости штабеля прокладываются в нужных случаях деревянными брусками и так, чтобы легко можно было брать железо при погрузке на судно, в вагон или на автомашину.

Отдельные вагонные отправки железа при складировании в одном месте должны сепарироваться одна отправка от другой или деревянными прокладками или перпендикулярной укладкой одной отправки по отношению к другой.

Ящики с металлическими изделиями укладываются в штабели. Высота укладки металлов и металлических изделий определяется возможностью погрузки на кв. метр площади.

При размещении металлов вблизи рельсовых путей и проездов следует особо обращать внимание на правильность укладки и соблюдение габаритов.

Цветные металлы складываются в закрытых помещениях, под навесами и на открытых площадках на подтоварники. Укладываются в штабели правильной формы, с равным количеством чушек или других видов отдельных мест в каждом ряду.

При производстве погрузки, выгрузки и укладки металлов и металлических изделий, покрытых предохранительным слоем никеля, цинка или олова, не допускать нанесения царапин.

Олово. Оловянные и покрытые слоем олова предметы в холодное время года должны складываться в закрытых помещениях, так как от влияния низких температур олово делается хрупким, может ломаться и рассыпаться в порошкообразную массу.

Машины и предметы оборудования

Машины, станки, конструкции и предметы промышленного оборудования чаще всего имеют большой вес и объем отдельных грузовых мест, поэтому складываются на открытых площадках в непосредственной близости от причалов и мест погрузки в вагоны или выгрузки из вагонов.

Укладываются комплектно, на прочные, хорошо прилаженные подставки с учетом того, чтобы при погрузке на судно или в вагон их свободно можно было брать и стропить без особой затраты труда.

Укладка машин, станков и оборудования производится под непосредственным руководством стивидоров. При укладке тяжеловесных и объемистых мест в несколько рядов необходимо учитывать, чтобы не могло произойти повреждение одних грузовых мест другими, и обеспечивать прочность укладки и недопущение нарушения габаритов по отношению к железнодорожным путям и проездам. Необходимо особо следить за надписями на ящиках: «верх», «осторожно», «не кантовать» и т. п., не допускать нарушений требований этих надписей.

Складываемые на открытых площадках машины, станки и предметы оборудования должны укрываться брезентами.

Хлопок, лён, кенаф, линтер, пряжа, пакля и другие волокнистые вещества

Складываются, хранятся и обеспечиваются освещением и противопожарными мероприятиями, согласно «Техническим правилам складирования, хранения и морской перевозки хлопка», утвержденным 29/V 1940 г. и изданных особой брошюрой.

Хлопок и другие волокнистые вещества являются легкогорючими грузами и обладают свойством самонагрева, приводящего к самовозгоранию.

Самонагревание волокнистых грузов происходит в результате окисления под действием влаги, кислорода окружающего воздуха при длительном хранении и соприкосновении с растительными и другими жирами.

Ввиду вредного влияния на волокнистые грузы высоких температур и солнечного нагревания и пыли, волокнистые грузы не должны складываться вблизи источников тепла, под солнцем и пылящих грузов (уголь, цемент, сульфат, известь, зерно и т. п.) и оставаться неукрытыми.

Категорически запрещается складирование хлопка и др. волокнистых грузов совместно или вблизи с легковоспламеняющимися, огнеопасными и горючими грузами, а также с жировыми грузами — растительными и животными жирами, минеральными маслами, жмыхами и масляными семенами.

Во избежание образования искр от ударов по проволоке и разрывов тары, при производстве погрузо-разгрузочных работ запрещается пользоваться крючьями. При обнаружении торчащих концов проволоки последние немедленно должны быть скручены и утоплены внутрь кшы.

Как правило хлопок и другие волокнистые грузы должны храниться в сухих, хорошо проветриваемых складах или под навесами. При отсутствии кры-

тых складских помещений на короткие сроки волокнистые грузы могут складываться и на открытых площадках с укладкой на настилы из сухого дерева и с тщательным укрытием брезентами.

Склады и навесы по своему устройству и расположению должны соответствовать требованиям «Технических правил складирования, хранения и морской перевозки хлопка».

Разрывы между складами, навесами и открытыми площадками для волокнистых грузов и зданиями другого назначения должны быть: для стораемых и полустораемых — не менее 27 м, а для огнестойких и полуогнестойких — 22 м.

Волокнистые грузы должны укладываться в складах на подтоварники на расстоянии не менее 0,5 м от стен с оставлением 2-метровых проходов: одного продольного и одного поперечного против дверей, а по высоте так, чтобы расстояние от верха груза до стропил было не менее 1,5 м.

В складах шириною менее 15 м устройство средних продольных проходов необязательно. Количество двухметровых поперечных проходов должно соответствовать количеству дверей, имеющихся в складе.

Под навесами волокнистые грузы укладываются также с соблюдением 2-метровых поперечных проходов: в секции с площадью пола в 600 кв. м — один проход, с площадью пола в 900 кв. м — два прохода, с площадью пола в 1200 кв. м — три прохода через равные расстояния.

При укладке хлопка и других волокнистых грузов в Каспийских портах при недостатке складской площади хлопок может размещаться следующим порядком:

каждый большой штабель должен состоять из двух параллельных рядов, в каждом ряду должны быть малые штабелю, имеющие по два вагона. Количество малых штабелей может быть в зависимости от площади. Между малыми двухвагонными штабелями должны быть разрывы не менее 1 м, а между большими продольными штабелями не менее 5 м. Высота укладки 3—4 ряда.

При складировании хлопка и других волокнистых грузов на открытых площадках должны строго сохраняться разрывы в 22 и 27 м от зданий и сооружений и соблюдаться следующие размеры и расположения штабелей:

а) размеры штабеля: длина — 22 м, ширина — 11 м, высота — не более 8 м (пирамидой);

б) разрывы между штабелями в группе из шести штабелей: между торцовыми сторонами — 5 м, между продольными сторонами — 15 м;

в) разрывы между группами в шесть штабелей — 25 м.

Открытые площадки для штабелей хлопка и волокнистых грузов рассматриваются как здания стораемой категории, соответственно с чем и соблюдаются разрывы.

Шерсть укладывается в высоту до 6 рядов.

Шерстяные, хлопчатобумажные и льняные ткани и пряжа складываются в совершенно сухих, проветриваемых помещениях, обязательно на подтоварники, не допуская влияния жиров и влаги, так же как и для волокнистых грузов.

Высота укладки тканей до 7 рядов.

Общие меры пожарной безопасности волоконохранилищ

При расположении навесов и открытых площадок вблизи подъездных железнодорожных путей расстояние между штабелями и головкой рельса должно быть не менее 5 м, при условии подачи вагонов с волокнистыми грузами мотовозами.

Участки, занятые складами, навесами и открытыми площадками для хранения волокна, должны быть ограждены сплошными заборами, высотой в 2,5 м.

Примечание. В портах, где обеспечено общее ограждение всего порта, специального ограждения не требуется.

Навесы и штабелю должны располагаться от заборов на расстоянии не менее 10 м.

Паровозы, работающие на твердом топливе, оборудованные искроуловителями, допускаются к навесам и штабелям волокна не ближе 50 м, а к огнестойким складам — 25 м.

Паровозы, работающие на жидком топливе, дискусуются к навесам и штабелям не ближе 30 м, а к огнестойким складам — 15 м.

Воспрещается допуск к навесам и штабелям волокна автомашин, мотовозов, автодрезин и мотоциклов ближе 5 м, а тракторов — 10 м.

Разрешается допуск автомашин и мотовозов к специальным платформам и к платформам складов и навесов, а также к складам и открытым площадкам при обязательном расположении автомашин параллельно стенам складов.

Воспрещается складывать волокно в противопожарных разрывах между зданиями и строениями.

Все разбитые кипы должны немедленно прессоваться или обшиваться новым равентуком. Партии волокна, содержащие неисправные кипы, должны отгружаться из портов (прибытия) в первую очередь.

В портах перевалки хлопка обязательно иметь прессовальный станок (для перепрессовки дефектных кип) и необходимый починочный материал (проволоку и равентук).

При приёмке хлопка и других волокнистых грузов на хранение должен быть организован тщательный просмотр. Не допускается приёмка к перевозке кип с жирными и маслянистыми пятнами, подмоченных или рваных.

На всё время хранения хлопка и других волокнистых грузов в складах, навесах и штабелях на открытых площадках необходимо вести постоянный контроль за его состоянием.

Воспрещается курение и применение открытого огня на территории, занятой под хранение волокнистых грузов. Курение разрешается только в специальных помещениях или в местах, отведённых для этой цели. Выполнение работы с применением открытого огня необходимо согласовывать в каждом отдельном случае с пожарной охраной.

Сено является огнеопасным грузом и при недостаточной просушке обладает способностью самовозгорания.

Складировать в обособленных от других горючих грузов местах с соблюдением разрывов и мер противопожарной предосторожности.

Прессованное сено может складироваться в закрытых помещениях, под навесами и на открытых площадках. Укладывается в штабели высотой в 10—15 рядов. Длина и ширина штабелей может допускаться в зависимости от мест складирования и количества сена. При укладке в штабели должны оставаться между смежными кипами вентиляционные промежутки и разрывы между отдельными повагонными отправлениями.

При укладке на открытых площадках должны устраиваться повышенные подштабельники и штабели обноситься канавами для стока дождевых и талых вод.

Штабели должны укрываться брезентами.

Кожи выделанные, кожевенные изделия и кожевенное сырье

Кожи выделанные — должны складироваться в затемнённых, с нормальной влажностью помещениях. На непродолжительное время кожи могут быть размещены под навесами на расстояниях, удалённых от влияния солнечных лучей.

В таких же условиях хранятся кожевенные изделия — обувь, шорные товары и пр.

Укладываются кожи выделанные на подтоварнике на расстоянии от стен не менее 20 см.

Высота штабелей пачек выделанных кож 2—2,5 м.

Перевозимые в ящиках кожевенные изделия укладываются в штабели высотой до 2,5—3 м.

Хранение выделанных кож и кожевенных изделий совместно или поблизости с продовольственными грузами воспрещается.

Кожевенное сырьё (шкуры) — складировать обособленно от других грузов в сухих, хорошо проветриваемых и продезинфицированных помещениях, защищённых от проникновения солнечного света. Укладываются шкуры на подтоварники, в штабели высотой не более 2 м.

Для предотвращения перегрева и плесени шкур через каждые 5—6 дней

штабели необходимо разбирать и перекладывать. Особо тщательно следует наблюдать за состоянием кожаного сырья в теплое время года, когда создаются благоприятные условия для поражения сырых кож насекомыми-вредителями.

Мелкие отправки и багаж

Для хранения мелких отправок грузов и багажа должны выделяться отдельные помещения (отдельный склад или секция склада), часть которых должна быть оборудована стеллажами.

Размещение мелких отправок грузов и багажа производится на стеллажи или на настилы из досок, уложенных на подкладки. Каждая отправка укладывается отдельно, марками наружу. Совместное размещение несвойственных грузов — продовольственных — с имеющими резкие запахи, жидкостей с сухими грузами и т. п., — не допускается.

III. Прием грузов складом от грузоотправителей для перевозки морем

1. Завоз грузов на территорию порта производится грузоотправителями с разрешения управления порта и в срок, указываемый на накладной или на погрузочном ордере.

2. Разрешение на ввоз груза выдается зам. начальника порта или начальником коммерческого отдела (группы) порта, в соответствии с месячным планом перевозок или согласованным графиком.

Мелкие партии грузов (не более 16,5 т по одной накладной-коносменту и в количестве не более 50 т в месяц от одного отправителя для грузов, следующих в смешанном железнодорожно-водном сообщении и не более 100 т для грузов, следующих в прямом водном сообщении) не планируются и принимаются к перевозке устанавливаемым начальником пароходства и объявляемым для общего сведения порядком, по предварительным заявкам отправителей, подаваемым начальнику порта не позднее, чем накануне дня предъявления груза.

3. Если завозимый на территорию порта груз не подается непосредственно к борту судна для погрузки, то такой груз размещается на склады порта для хранения до погрузки на судно по указанию начальника участка.

4. Принимающий груз кладовщик должен:
проверить наличие разрешения на накладной или погрузочном ордере на ввоз груза на территорию порта;
подготовить место для размещения груза, с учетом количества груза и особенностей условий хранения;
при приёмке проверить внешнее состояние самого груза, тары, отправительской маркировки и веса.

5. Тара груза должна соответствовать требованиям упаковки данного груза при морской перевозке и обеспечивать сохранность груза как от возможности хищений, так и от повреждений при производстве погрузо-разгрузочных работ и давления одних грузовых мест на другие в трюмах судов.

Грузы в необеспечивающей сохранность их таре не принимаются.

Кроме осмотра внешнего состояния груза, соответствия тары и правильности маркировки необходимо проверить состояние отдельных грузовых мест — не перемещается ли груз вследствие незаполнения ящиков, не слышится ли звон битого стекла и т. п.

6. Как правило, все грузы принимаются с проверкой веса, за исключением тех грузов, которые по своему состоянию не могут быть взвешены или перевеска которых нецелесообразна (тяжеловесы, порожние бочки, штульные грузы, имеющие стандартный вес, автомобили, тракторы, сани, повозки, кирпич и т. л.). В последнем случае отправитель обязан собственноручно за своей подписью указать на накладной или погрузочном ордере: «вес отправителя, за вес ручайсь».

При предъявлении груза за весом отправителя, принимающий груз кладовщик должен проверить соответствие заявленного веса путем фактической контрольной перевески отдельных мест, а в нужных случаях и всего груза.

7. На грузы, подвергаемые санитарному и ветеринарному надзору, а также на грузы, которые должны сопровождаться качественными удостоверениями

(зерно, рыба и др.) вместе с накладной или погрузочным ордера грузоотправитель должен предъявить санитарное, ветеринарное или качественное удостоверение.

8. На грузы, подвергаемые экономрегулированию: хлебные грузы, масла растительные, табак, шерсть и др., если они предъявляются лицами или организациями, не имеющими права свободного отправления таких грузов, должны предъявляться разрешения на отправку регулируемых грузов.

Без предъявления документов, указанных в пп. 7 и 8, грузы к перевозке приниматься не должны.

Предъявленные документы должны быть вписаны в накладную или коносамент.

9. На всех грузовых местах должна быть отправительская маркировка, а во время приёмки должна наноситься транспортная маркировка согласно прилагаемым правилам.

10. По окончании приема груза принимавший груз кладовщик: проставляет в накладной или в погрузочном ордере марку и вес груза, если груз сдаётся с проверкой веса транспортом, и заверяет число мест и вес своей подписью;

выдаёт грузоотправителю для предъявления в грузовую контору порта на предмет оформления отправки один экземпляр погрузочного ордера;

записывает принятый груз в амбарную книгу приёма груза к отправлению; прикрепляет к сложенному грузу бирку-ярлык с указанием числа мест, веса, дня приёма и пункта назначения.

Накладную или погрузочный ордер с приложением к ним санитарных, ветеринарных свидетельств и др. документов, если таковые должны сопровождать груз, направляет в грузовую контору порта. Выдача этих документов на руки грузоотправителю или пересылка этих документов в грузовую контору через грузоотправителя не разрешается.

11. При отправлении груза в междупортовом сообщении погрузочный ордер составляется в 3 экземплярах грузоотправителем, из которых один экземпляр выдаётся после приёма груза кладовщиком грузоотправителю для обмена в грузовой конторе на коносамент, один экземпляр отсылается в грузовую контору и один экземпляр находится на складе до момента погрузки груза на судно.

При отправлении груза в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении или в прямом водном сообщении, когда грузоотправителем составляется накладная, кладовщик составляет три экземпляра погрузочного ордера, из которых один экземпляр вместе с накладной отсылает в грузовую контору, один экземпляр выдаёт на руки грузоотправителю и один экземпляр оставляет у себя до момента погрузки груза на судно.

12. По оформлении отправки грузовой конторой последняя передаёт складу погрузочный ордер с указанием на нём названия судна, на которое груз должен быть погружен.

Кладовщик присоединяет этот экземпляр погрузочного ордера к имеющемуся у него экземпляру и сдаёт груз судну под расписку на обоих экземплярах погрузочного ордера, из которых один вместе с грузом передаётся судну, другой экземпляр остаётся на складе.

Погрузочные ордера нумеруются очередным номером приёма груза, т. е. должны иметь тот же номер, что и марка.

По сдаче груза на судно в амбарной книге немедленно должна быть сделана отметка о времени погрузки и названии судна.

13. При заводе груза грузоотправителем непосредственно к борту судна и погрузке на судно, минуя размещение груза на складе, проверка и приём груза осуществляются соответствующим кладовщиком или приёмо-сдатчиком, так же как и при приёме на склад.

IV. Приём грузов от судна для выдачи в порту и выдача грузополучателю

1. Разгружаемые с судна грузы принимаются в соответствии с документами (накладной, коносаментом) с проверкой числа мест, веса и состояния груза и размещаются для временного хранения по указанию заведующего складом.

2. На обнаруженные недостатки числа мест, веса, повреждения груза или

несоответствие маркировки или отдельных грузовых мест должен немедленно составляться коммерческий акт, который подписывается принимающим груз кладовщиком, начальником погрузочного участка, грузовым помощником капитана судна и представителем портовой милиции.

3. В приеме каждой партии груза от судна принимающий груз кладовщик расписывается на имеющемся на судне погрузочном ордере и записывает груз в амбарную книгу прибывших грузов с указанием в ней места складирования груза.

4. К уложенному грузу прикрепляется бирка-ярлык с указанием № накладной или коносамента, числа мест, веса и даты прибытия груза.

5. По окончании выгрузки всех грузов, прибывших на судне, заведующим складом подписываются два экземпляра приемо-сдаточной ведомости, составленной в порту отправления, из которых один экземпляр остается на судне для приложения к рейсовому отчету, другой передается в грузовую контору порта выгрузки.

6. Выдача грузов со склада порта грузополучателю производится только после оформления выдачи груза грузовой конторой порта, по оплате грузополучателем всех причитающихся транспорту платежей за перевозку, погрузо-разгрузочные работы, за хранение, портового грузового и других сборов и с разрешения заведующего складом.

7. Выдача груза осуществляется только по предъявляемым грузополучателем ярлыкам на выдачу со склада груза (форма ДКС-24).

Выдающий груз кладовщик обязан проверить накладную или коносамент и убедиться в оплате грузополучателем причитающихся транспорту платежей и сборов и потребовать от получающего груз лица предъявления доверенности на получение данного груза. Доверенность должна быть сверена с паспортом лица, получающего груз.

8. От лиц, получающих собственные грузы, доверенности не требуется. Эти лица в доказательство того, что они являются адресатами груза, предъявляют свой паспорт.

Если грузополучатель не вывезет груза с территории порта в день выдачи ему ярлыка, то на второй день и в последующие дни выдающий груз кладовщик должен проверить, оплачено ли за эти дни хранение груза. Если окажется неоплаченным, то потребовать оплаты и, до предъявления доказательств оплаты, выдачу грузов не производить.

9. При выдаче груза на обороте накладной, коносамента должна быть сделана отметка о выдаче груза и заверена подписью выдавшего груз кладовщика. Одновременно с отметкой на накладной, коносаменте делается отметка о выдаче груза и в амбарной книге.

10. При установлении недостачи грузовых мест, веса груза или повреждения груза немедленно должен быть подробно и тщательно проверен груз в целом или в части отдельных мест и составлен коммерческий акт, если акт на обнаруженное не был составлен при приеме груза от судна.

11. На вывоз груза с территории порта заведующим складом выдается пропуск (форма КС-26), в котором должны указываться № коносамента или ж-д. накладной, № ярлыка, число мест, вес.

12. На ярлыке, пропуске и корешке пропуска получатель груза расписывается в получении.

Пропуск отбирается при выезде с грузом с территории порта и сдается в грузовую контору.

13. Бланки ярлыков и пропусков являются документами строгой отчетности, пронумеровываются Управлением порта и выдаются грузовым кассирам и заведующим складами под расписку.

V. Прием от железных дорог и передача на суда транзитных грузов (прямое, смешанное железнодорожно-водное сообщение)

1. От железной дороги или речных пароходств транзитные грузы, по указанию грузовой конторы порта, принимаются по передаточным ведомостям, и если эти грузы не переваливаются непосредственно из вагонов на морские суда, то размещаются на складах порта порядком, указанным в разделе III настоя-

шей инструкции, с учётом направлений и времени пребывания того или иного груза в порту.

2. Принимаются грузы по накладным с проверкой состояния самого груза, тары, маркировки, веса и числа мест.

Грузы в неисправной таре или без установленной маркировки от железной дороги приниматься не должны.

При недостатке мест, веса или повреждениях должен быть составлен коммерческий акт за подписями уполномоченных на это лиц со стороны станции, заведующим складом порта и представителем портовой или железнодорожной милиции.

3. Принятый груз немедленно записывается в амбарную книгу транзитных грузов.

4. Заведующий складом или принимающий груз кладовщик расписывается в приёме груза на передаточной ведомости.

5. По окончании приёма груза заведующий складом или принявший груз кладовщик на каждую принятую отpravку составляет и подписывает погрузочный ордер в трёх экземплярах с указанием в нём № накладной и прочих сведений, предусмотренных формой КС-53.

Два экземпляра этого ордера вместе с транспортными документами и передаточными ведомостями передаются в грузовую контору порта, а третий экземпляр до отправления груза хранится на складе порта в особой папке в порядке старшинства поступления груза в порт.

Погрузочные ордера на перевалку нумеруются особым от отправительских ордеров порядковым номером, устанавливаемым для каждого порта паромходством, с добавлением к номеру буквы «П» (перевалка), например, так:

Бакинский порт — с П-1 по П-5000

Красноводск. порт — с П-5001 по П-10 000

Махач-Калин. порт — с П-10001 по П-15 000 и т. п.

6. После того как грузовой конторой будет оформлено прохождение транзитного груза, один экземпляр погрузочного ордера передаётся на склад с указанием на ордере времени погрузки и названия судна, на которое должен быть сдан груз.

Заведующий складом вписывает название судна в оставшийся на складе экземпляр погрузочного ордера и оба экземпляра передаёт кладовщику для сдачи по ним груза на судно, порядком, указанным в п. 12 раздела III.

VI. Приём транзитных грузов с судов и передача их железной дороге

1. При выгрузке из судна груз каждой отдельной отправки проверяется и принимается по накладной и погрузочному ордеру порта отправления у борта судна или на причальном складе.

2. Обнаруженные при приёме груза недостатки мест, веса или повреждения груза немедленно подробно проверяются и составляется коммерческий акт, который подписывается лицами, указанными в п. 2 раздела IV.

Повреждения тары или отсутствие должной маркировки также немедленно актируются; тара, а при возможности и марки, восстанавливаются, с отнесением стоимости работ за счёт судна (паромходства) или грузовладельца — в зависимости от характера происшедшего повреждения тары и причины неисправности маркировки.

3. В приёме груза от судна принимающий груз кладовщик расписывается на погрузочном ордере в приёме каждой отдельной отправки, а по окончании разгрузки заведующий складом расписывается в приёмке всего груза на приёмодаточной ведомости, составляемой портом отправления.

4. По окончании приёма груза каждая отдельная отправка кладовщиком или заведующим складом записывается в амбарную книгу транзитных грузов.

5. Передача транзитных грузов железной дороге непосредственно с судна в вагон производится по накладным и передаточным ведомостям, выписываемым грузовой конторой порта.

6. На транзитные грузы, выгруженные на склады порта, в день их выгрузки грузовой конторой порта выписывается и предъявляется железной дороге «заявление о готовности груза к сдаче» (форма КС-80), один экземпляр которого

передаётся складу и служит приказом на сдачу груза дороге и документом, на котором весовщик железной дороги расписывается в приёме груза (см. §§ 40—41) «Инструкции о порядке передачи грузов в пунктах перевалки и составлении коммерческих документов на передачу грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении».

VII. Приём импортных грузов

1. Импортные грузы принимаются с судов с соблюдением установленных таможенных правил и в присутствии таможенного инспектора.

2. Живые растения и грузы и багаж растительного происхождения могут приниматься портами только с соблюдением требований «Инструкции по карантинному досмотру морских портов и водных транспортных средств передвижения», утверждённой НКЗ СССР 23/XI 1937 г.

3. Прибывающие в порт импортные грузы, если они не перегружаются непосредственно из судна в вагоны, принимаются кладовщиком от судна строго по коносаментным партиям с тщательной проверкой состояния каждого грузового места, маркировки, числа мест и веса и размещаются на складе строго в соответствии с требованиями складирования и хранения тех или иных родов груза.

При приёмке грузов, имеющих исправную стандартную упаковку, стандартный вес и ясную маркировку, производится контрольная перевеска отдельных грузовых мест и сравнение соответствия веса отдельных мест весу, указанному в документах.

4. Приёмка производится с обязательной записью отвесов, на бланках формы КС-78, причём данные записи отвесов кладовщика в процессе приёмки должны периодически сверяться с такими же записями тальмана судна. В случае несоответствия данных записей кладовщика и тальмана судна, кладовщик должен немедленно заявить заведующему складом и приступить к проверке фактического количества выгруженных и принятых складом грузов.

5. При установлении недостачи числа грузовых мест или несоответствия веса, в момент выявления этих обстоятельств, должен быть составлен акт за подписью капитана судна или грузового помощника капитана, представителя таможни, стивидора и заведующего складом.

6. При обнаружении в процессе приёмки повреждённых грузов или повреждённой и неисправной тары такие грузы, до подъема их из трюма, должны быть осмотрены заведующим складом, стивидором, представителями таможни, аварийным комиссаром и капитаном судна или грузовым помощником капитана, и на установленные неисправности должен быть составлен акт за подписями перечисленных лиц. По оформлении неисправностей груза или тары актом груз по указанию заведующего складом принимается на склад, где, соответственно размещается и приводится в транспортабельное состояние.

Примечание. В отдельных случаях проверка состояния повреждённых грузов и тары, с разрешения представителя таможни и в его присутствии, может быть произведена и оформлена актом на причале или на складе, принимающем груз.

7. Такой же порядок приёма груза от судна, как и на склад, применяется и при перевалке груза непосредственно в вагоны. Приёмку груза от судна в этих случаях осуществляет экспедитор и одновременно с приёмкой он же передаёт груз железной дороге.

8. Сдача груза железной дороге производится по предъявляемой вместе с грузом накладной, которая заготавливается на основе коносамента или разнарядки и проверяется и подписывается или начальником участка или начальником грузовой конторы.

9. Приём грузов от судна оформляется расписками немедленно по окончании приёма каждой коносаментной партии груза и генеральным актом в приёме всего груза в целом не позднее 24 часов с момента окончания разгрузки.

В генеральном акте должны быть подробно отмечены все установленные при приёмке груза от судна случаи недостач, порчи, повреждений грузов или тары, а также отсутствие или несоответствие маркировки и другие дефекты.

10. По окончании разгрузки и подписании генерального акта, независимо

от того, были или не были установлены дефекты, генеральный акт докладывается начальнику порта.

Если в процессе производства грузовых операций и приёмки грузов имели место ненормальности, зависящие от порта, то акты и соответствующие материалы об этих ненормальностях должны быть доложены начальнику порта одновременно с генеральным актом.

При наличии отметок о недочётах, порче, хищениях и других дефектов — начальник порта должен дать указание, что должно быть предпринято по отношению того или иного дефекта и виновных.

VIII. Учёт грузов складами порта

1. Учёт грузов на складах ведётся по амбарным книгам.
2. Амбарные книги должны быть пронумерованными, подписанными начальником порта и вестись каждым отдельным складом.
3. Каждая поступившая на склад партия груза оформляется распиской кладовщика в приёмке груза на склад на погрузочном ордере или приёмо-сдаточной ведомости и записывается в соответствующую назначению груза амбарную книгу немедленно по окончании приемки, с точным заполнением всех граф книги.

Запись числа мест, веса и других данных производится строго в соответствии с документами (погрузочный ордер, накладная, коносамент).

4. При передаче каждой отдельной партии (отправки) груза на судно, или в вагон, или при выдаче получателю груза, в амбарной книге должна быть немедленно сделана соответствующая запись-отметка о времени сдачи или выдачи груза.

5. На первое число каждого месяца заведующий складом, совместно с работником коммерческого отдела (группы) порта, составляет с натуры список наличия находящихся на складе грузов, который сверяется с данными учёта грузов склада и грузовой конторы порта.

IX. Весовые приборы, пользование и уход за ними

1. Кладовщик несёт полную ответственность за точность определения веса принимаемых и сдаваемых им грузов.

2. Весовые приборы склада должны содержаться в полной исправности и чистоте.

3. В свободное от взвешивания время весовые приборы, находящиеся на открытых местах, должны укрываться брезентами.

4. Каждый весовой прибор и гири должны проверяться организациями Управления мер и весов. В подтверждение проверки и правильности весов и гирь на весах и гири ставится клеймо, которое считается действительным в течение 2 лет. Если на клейме указано 42, то это значит, что весы проверены в 1942 г. и ими можно пользоваться в 1942—1943 гг., а на 1944 г. весы подлежат обязательной проверке и новому клеймению.

Весы с просроченным клеймом считаются неклеямыми и пользование ими преследуется уголовной ответственностью.

5. Переносные весы должны устанавливаться на ровной горизонтальной поверхности пола, не поддающейся прогибам при полной нагрузке весов. Горизонтальность пола и правильность установки весов проверяется по отвесу, имеющемуся на весах. Если весы на колесах, то под колеса должны подводиться подкладки с выемками для колес, чтобы весы не могли сдвигаться с места.

6. Ежедневно, при вступлении на работу, кладовщик должен проверить правильность действия весов (контрольным грузом) и при отсутствии правильного действия весов немедленно сообщить через заведующего складом в коммерческий отдел (группу) порта для вызова весового мастера. Производство переверки на неисправных весах карается уголовной ответственностью.

7. При укладке грузов на весы следует наблюдать, чтобы грузы помещались на середине грузовой площадки и осторожно без толчков и ударов. Укладка на весы и уборка грузов с весов должны производиться при закрытом рычаге (арриторе).

8. Не допускается производить на площадке весов вскрытие или унаковку грузовых мест или чинку тары. После взвешивания должен закрываться арритор и груз немедленно убираться с весов.

9. Все внешние части весов должны регулярно очищаться от пыли и протираться мягкими тряпками и щётками. Ржавчину с частей весов следует удалять тряпкой, смоченной керосином, после чего протирать сухой тряпкой.

10. Находящийся при каждых весах комплект гирь должен иметь клейма и быть вписан в паспорт весов. Гирь должны быть чистыми. Пользоваться гирями для забивания гвоздей и других целей не по назначению запрещается.

Паспорт на каждые весы должен храниться на складе при весах.

Х. Ответственность работников складов

1. Заведующий складом порта и кладовщик являются персонально ответственными за количественную и качественную сохранность принимаемых на склад на хранение грузов, а также грузов, передаваемых ими из вагона на судно или из судна в вагон.

2. Заведующий складом и кладовщик должны знать правила перевозки грузов и перевалочных операций: приём, выдачу, складирование, хранение, складской учёт и оформление приёма, выдачи и передачи грузов.

3. Заведующий складом обязан инструктировать подчиненных ему лиц и следить, чтобы кладовщики, приёмосдатчики, маркировщики, чинщики тары и другие работники склада добросовестно относились к выполнению своих обязанностей, главным образом — к обеспечению сохранности груза.

4. При вступлении на работу сменный кладовщик в присутствии сменяющегося кладовщика и заведующего складом или его заместителя проверяет:

а) наличие груза на обслуживаемом им складе по числу отправок, число мест отдельных отправок, состояние тары и укладки. Проверка производится по данным амбарной книги;

б) наличие противопожарного оборудования;

в) наличие инвентаря, материалов для маркировки и чинки тары;

г) правильность действия весов и наличие гирь;

д) получает от заведующего складом план работы на текущие сутки, подготавливает намеченные к погрузке или выдаче грузы и место для намеченных к поступлению на склад грузов;

е) вступающий на работу и сменяющийся кладовщик расписываются в книге вступления на работу и сдачи работы с указанием обнаруженных недостатков, если таковые окажутся.

В этой же книге записывается состояние по партиям грузов, приёмка или выдача которых сменяющимся кладовщиком была начата, но не закончена к моменту смены, указывая примерно так:

«Из числа разгружаемой с п/х «Дон» по коносаменту № отправки, состоящей из 2500 бочек рыбы солёной, весом 37750 килограммов на склад поступило 1200 бочек, 17650 килограммов» или: «Из числа передаваемых на п/х «Двина», по коносаменту марка № 7500 ящиков гвоздей, весом 150000 килограммов, судну сдано 3000 ящиков и на складе находилось 4487 ящиков. Недостача, против документов, 13 ящиков».

Заведующий складом ежедневно проверяет записи в книге вступления на работу кладовщиков и о всех установленных недостатках или неисправностях грузов письменно докладывает начальнику участка и начальнику коммерческого отдела (группы) порта.

(Утверждено 10/VIII 1943 г. нач. Центр. упр. экспл. и нач. Центр. упр. портов НКМФ СССР)

П РА В И Л А

О СРОКАХ ПРИЕМА ГРУЗОПОЛУЧАТЕЛЯМИ И ВЫВОЗА ГРУЗОВ ИЗ ПОРТОВ

§ 1. Настоящие правила распространяются на грузы:

- а) скоропортящиеся;
- б) хранение которых требует специальных помещений или отвода значительной площади территории порта;
- в) продолжительность хранения которых в отношении пожарном или санитарном, либо по громоздкости — недопустимо;
- г) выкупленные (принятые) получателем, но не вывезенные из портов;
- д) завезенные в порт, но не предъявленные к перевозке и не сданные на хранение.

§ 2. Грузы, поименованные в приведенной в конце правил таблице, должны быть приняты получателями и вывезены в установленные для них сроки, исчисляемые с полуночи, следующей за днем выгрузки груза.

§ 3. Грузы, по которым получателем выданы расписки в получении (выкупленные грузы), кроме предусмотренных в § 2, должны быть вывезены в 15-дневный срок, исчисляемый с полуночи, следующей за днем выдачи получателем расписки в приеме груза.

§ 4. Грузы, завезенные в порт, но не сданные к перевозке или на хранение, должны быть вывезены:

- а) если они относятся к грузам, предусмотренным в § 2, — в сроки, установленные для этих грузов;
- б) все прочие грузы — в 15-дневный срок.

Сроки по настоящему параграфу исчисляются с полуночи, следующей за днем ввоза груза в порт.

§ 5. При обнаружении признаков порчи прибывших или завезенных в порт грузов (по причине влажности, подмочки, самовозгорания и т. п.), угрожающей обесценению или полной гибелью, порт производит их освидетельствование при участии эксперта и двух свидетелей или местного агента милиции (а если груз принадлежит органам НКО или НКВМФ, то и коменданта порта) и устанавливает, в зависимости от состояния груза, предельный срок вывоза этих грузов. Срок этот не может быть более 15 суток.

О результатах освидетельствования грузов составляется акт за подписями всех лиц, участвовавших в освидетельствовании.

Примечание. Неприбытие какого-либо из приглашенных для участия в освидетельствовании лиц не приостанавливает освидетельствования и оно производится в их отсутствие. О таком обстоятельстве делается оговорка в акте.

§ 6. Задержанные в пути (вследствие перерыва сообщения или по другим причинам) скоропортящиеся грузы и живность из числа предусмотренных в §§ 2 и 5, при невозможности отправить их по назначению в ближайшее время, должны быть приняты и вывезены грузовладельцем из порта вынужденной выгрузки в те же сроки, в которые эти грузы должны быть вывезены из порта назначения, если бы они прибыли туда в установленный срок.

§ 7. В случае задержки в пути грузов, указанных в § 6, порт, вынужденный выгрузить грузы, обязан телеграфно запросить отправителя (через пункт отправления) или получателя (через пункт назначения) о том, как следует поступить с грузами, уведомив его о предельных сроках вывоза.

Распоряжение грузоходоизина, как поступить с грузом, производится бесплатной служебной телеграммой через порт отправления или назначения груза.

При невозможности получить распоряжение грузоходоизина или выполнить его распоряжение в сроки, установленные для вывоза указанных грузов, последние подлежат ликвидации.

§ 8. Если по истечении устанавливаемых настоящими правилами сроков грузовладелец не вывезет грузов, или не подаст письменного заявления, как поступить с грузами, то порт ликвидирует их установленным порядком.

СРОКИ ПРИНЯТИЯ И ВЫВОЗА ГРУЗОВ ПОЛУЧАТЕЛЕМ

№№ групп	№№ позиций	Наименование грузов
А. Не позже 2 часов		
гр. 5	Из поз. 4	Грибы свежие, зелень свежая, редиска.
гр. 6	Из поз. 2	Вишня, персики, черешня и ягоды (малина, клубника) свежие.
гр. 9	Из поз. 1	Дичь битая, колбаса вареная, мясо свежее и птица битая.
гр. 12	Из поз. 1	Молоко (кроме стуженного и сухого) и сливки.
гр. 15	Поз. 1	Икра живая рыбоядная и мальки.
гр. 15	Из поз. 2	Рыба всякая живая, свежая и мороженная, а также отходы от рыб свежие.
гр. 15	Из поз. 3 и 5	Икра свежая, раки, крабы, моллюски и устрицы живые.
Б. Не позже 5 часов		
гр. 5	Из поз. 1 и 4	Помидоры и ранние овощи.
гр. 6	Из поз. 2	Виноград, груши и абрикосы (урюк) свежие.
гр. 9	Из поз. 2	Отходы и остатки животные всякие.
"	Поз. 3	Эндокринное сырье.
"	Поз. 6	Кишки.
гр. 12	Из поз. 1	Творог, простокваша, сметана.
"	Из поз. 3	Масло сливочное.
гр. 15	Из поз. 6	Рыба горячего копчения.
гр. 22	Поз. 2	Лед.
В. Не позже 10 часов		
гр. 4	Из поз.	Цветы живые и срезанные.
гр. 5	Из поз. 1—4	Овощи свежие, кроме указанных в разделах «А», «Б» и «Г».
гр. 6	Из поз. 1—2	Фрукты свежие, кроме указанных в разделах «А», «Б» и «Г».
гр. 12	Из поз. 2	Сыр всякий.
гр. 13	Из поз. 1	Яйца свежие.
гр. 15	Из поз. 6	Рыбпродукты соленые, сушеные и вяленые.
гр. 27	Поз. 2	Дрожжи всякие.
гр. 65	Поз. 1	Спички, взрывчатые и отравляющие вещества.
Г. Не позже 24 часов		
гр. 3	Вся группа	Табак листовой.
гр. 5	Из поз. 1 и 4	Дыни и арбузы свежие.
гр. 6	Из поз. 1 и 2	Яблоки, цитрусы (апельсины, лимоны, мандарины).
гр. 7	Вся группа	Животные и птицы живые.
гр. 10	Из поз. 1—3	Кожи, шкуры и пушнина невыделанные в мокросольном виде и мороженные.
гр. 14	Из поз. 1	Кокконы и шелк сырец.
гр. 20	Поз. 3	Маргарин, комбиджир, компаунд жир, маргопоселин.
гр. 21	Поз. 1 и 3	Спирт винный, диво и портер.
гр. 22	Поз. 3	Напитки безалкогольные.
гр. 26	Из поз. 2	Хлеб печеный.
гр. 68	Из поз. 3	Коллодиум, пиявки живые, фосфор всякий.

№№ групп	№№ позиций	Наименование грузов
Д. Не позже 48 часов		
гр. 4	Поз. 6	Растения живые, кроме цветов живых и срезанных.
гр. 8	Поз. 1	Пчелы живые в ульях.
гр. 35	Поз. 1	Известь и цемент.
гр. 60	Из поз. 1	Кислоты всякие, известь хлорная, белильный порошок.
гр. 61	Из поз. 2	Кальций-карбид.
гр. 64	Из поз. 1	Вещества земледобritельные, органические.
гр. 68	Из поз. 1	Сероуглерод.
Е. Не позже 5 суток		
гр. 4	Из поз. 1—8	Вся группа, кроме грузов, указанных в разделах «В» и «Д».
гр. 9	Поз. 4	Кость простая, сырая не в деле.
гр. 16	Из поз. 2	Опилки и стружки древесные, кроме пробковых, кра- сильных и дубильных.
гр. 17	Поз. 1—2	Дрова и уголь древесный.
гр. 18	Поз. 2	Корни и пни древесные, фашинник и хворост.
гр. 18	Из поз. 3	Веники, кора и шерсть древесная.
гр. 20	Поз. 1, 2 и 4	Масла растительные.
гр. 31	Поз. 1, 2, 3	Твердое минеральное топливо, торф и кизяк.
гр. 32	Из поз. 1 и 3	Масла нефтяные смазочные.
гр. 34	Из поз. 1	Соль всякая, кроме столовой в пачках.
гр. 35	Из поз. 2	Земля, глина, песок, ил, мергел, мусор построечный, бой и щебень кирпичный, бой и осколки глиняных изделий.
гр. 38	Вся поз 4	Бой, лом, обрезки, опилки, стружки и т. п. железа, стали и чугуна.
гр. 52	Вся группа	Тряпье.
гр. 57	Из поз 3	Бочки, ящики и прочая тара деревянная неразобранная.
гр. 58	Поз. 3	Брак и отбросы бумажные всякие.
гр. 75	Из поз. 1 и 2	Веники, метлы травяные и соломенные, кули, корзины и рожи.
Ж. Не позже 10 суток		
гр. 9	Из поз. 1	Колбасные изделия всякие (кроме вареных), мясные продукты, кроме отнесенных к разделу «А», сало и жиры животных и птиц.
гр. 9	Из поз. 4	Обрезки и стружки копытные и роговые.
гр. 15	Из поз. 2	Жир рыбий.
гр. 29	Из поз. 1	Выжимки свекловичные и картофельные, барда и гуща.
З. Не позже 15 суток		
гр. 1	Из поз. 1	Кукуруза в початках, семя подсолнечное.
гр. 2	Из поз. 1—3	Вещества волокнистые растительные (кроме хлопка) не- прессованные.
гр. 5	Из поз. 5—7	Овощи и грибы в заготовках (кроме консервов в гер- метической укупорке).
гр. 6	Из поз. 4—6	Фрукты и ягоды в заготовках (кроме консервов в гер- метической укупорке).

№№ групп	№№ позиций	Наименование грузов
гр. 8	Поз. 3	Мед пчелиный и отбросы воскового производства.
гр. 10	Из поз. 1—3	Кожи, шкуры и пушнина невыделанные сухие.
гр. 11	Из поз. 4	Перо и пух птичий.
гр. 16	Поз. 1—3	Лесные строительные и поделочные материалы (вся группа).
гр. 19	Из поз 1	Солод и ростки солодовые.
гр. 21	Поз. 2, 4, 5, 6 и 7	Вина виноградные, напитки алкогольные и прочие грузы, отнесенные к указанным позициям.
гр. 23	Поз. 2	Мелас и остатки сахароваренного производства.
гр. 24	Из поз. 1	Патока всякая, кроме фруктовой и свекловичной.
гр. 25	Поз. 1—2	Табак и табачные изделия.
гр. 26	Из поз. 1—2	Товары кондитерские и пекарные, кроме хлеба печеного.
гр. 27	Из поз. 4 и 6	Сиропы и эссенции.
гр. 32	Из поз. 3	Мазь вагонная, колесная, машинная и экипажная.
гр. 33	Вся группа	Руды.
гр. 35	Из поз. 2, 3 и 4	Строительные материалы минеральные и камни всякие, кроме отнесенных к разделу «Е».
гр. 36	Вся группа	Изделия из камня, глины, цемента, бетона и железобетона.
гр. 37	Вся группа	Изделия стеклянные, фарфоровые и фаянсовые.
гр. 57	Поз. 1—3	Все деревянные изделия, кроме отнесенных к разделу «Е».
гр. 61	Из поз. 2	Деготь и смолы жидкие.
гр. 68	Из поз. 2	Углекислота жидкая, газы сгущенные.
гр. 68	Из поз. 3	Лекарства готовые и яйца муравьиные.
гр. 75	Поз. 2	Мочало и мочальные изделия.

(Правила утверждены зам. начальника Центр. управ. портов НКМФ 12/V 1944 г.)

К § 53 Общих правил

П РА В И Л А

РЕАЛИЗАЦИИ НЕВОСТРЕБОВАННЫХ И БЕЗДОКУМЕНТНЫХ ГРУЗОВ

1. Невостребованные и бездокументные грузы в портах, по истечении установленных для их хранения сроков, подлежат реализации в следующем порядке:

а) металлорежущее, крановое, санитарно-техническое оборудование, металлообрабатывающий инструмент, паровые котлы, турбины, дизели, локомобили, автогенно-сварочная аппаратура, насосы, компрессоры, молоты, прессы и пароводяная арматура передаются с разрешения правительства Союза ССР по представлению Госплана СССР;

б) поименованные в приложении № 1 грузы передаются наркоматам и центральным ведомствам, указанным в этом приложении;

в) оборудование, материалы и товары, не указанные в лит. «а» и «б» настоящего пункта, передаются по решениям совнаркомов союзных и автономных республик и обл.(край)исполкомов Советов депутатов трудящихся по месту нахождения складов невостребованных и бездокументных грузов.

2. Невостребованные и бездокументные грузы передаются по оценке, производимой комиссиями в составе представителя пароходства (председателя), представителя организации, получающей груз, и представителей местных органов Наркомфина и Наркомторга.

3. Оценка грузов производится, исходя из действующих преysкурантных цен на товары промышленного и рыночного назначения.

В случаях, когда на товары установлена бюджетная разница или бюджетная наценка, цена на этот товар определяется с учётом этой разницы или наценки.

Стоимость тары включается в цену товара, если ее стоимость не вошла в преysкурантную цену товара.

По товарам, имеющим отпускную цену франко-порт назначения, стоимость перевозки (без начисления платы за хранение) входит в цену товара.

На товары неполнокачественные и нестандартные комиссия вправе установить пониженные цены.

Об оценке груза составляется акт за подписями членов комиссии.

Примечание. Окончательная оценка находящихся в составе невостребованных и бездокументных грузов драгоценных металлов и камней, а также изделий из них производится Управлением драгоценных металлов НКФ СССР.

4. Передача грузов сбытовым базам промышленности, которые уплачивают налог с оборота, а также Управлению государственных материальных резервов при Совнаркомс Союза ССР, производится по установленным ценам за вычетом сумм налога с оборота, бюджетной разницы или наценки и торговой скидки.

5. Передача грузов торгующим организациям производится по установленным розничным ценам за вычетом торговой скидки. О произведенных скидках с установленной цены делаются соответствующие отметки в акте оценки груза.

6. Невостребованные, бездокументные и досрочно выгруженные грузы передаются органами морского транспорта по акту приемки-сдачи, составляемому начальником порта или начальником склада реализации и представителем предприятия или организации, получающих груз.

7. Грузы реализуются или непосредственно в портах, определенных к складам реализации, или доставляются для реализации на эти склады.

В исключительных случаях, при необходимости вывозки переданного груза в другие пункты, начальник пароходства по заявке получателя груза предоставляет тоннаж.

8. Невостребованные, бездокументные и досрочно выгруженные грузы, состоящие из драгоценных металлов и драгоценных камней (ш. 36 приложения № 1), пересылаются через специальную связь Наркомсвязи СССР Управлению драгоценных металлов Наркомфина СССР.

Одновременно с отсылкой указанных ценностей начальник склада реализации высылает Управлению драгоценных металлов Наркомфина СССР (г. Москва, ул. Куйбышева, 9) извещение с приложением описи отправленных ценностей. В этом извещении указывается оценочная стоимость отправленных ценностей, сумма, причитающаяся транспорту в возмещение расходов по перевозке, хранению, пересылке ценностей и уплате установленных сборов, а также номер счета и отделение Госбанка, куда Управление драгоценных металлов НКФ СССР обязано перечислить эту сумму.

9. Грузы, не вывезенные со складов в течение 15 суток с момента передачи (или отказа от их получения), передаются стройкам, предприятиям и организациям данной области (края) в порядке, указанном в пункте 1-«в» настоящих правил.

10. По истечении 48 часов с момента подписания приемо-сдаточного акта о передаче груза органы транспорта взыскивают с получателей груза установленную тарифом плату за хранение невывезенного груза.

11. Ответственность за соблюдение установленного порядка реализации невостребованных, бездокументных и досрочно выгруженных грузов несут начальники пароходств (портов) и начальники складов реализации.

12. Расчёт по реализованным невостребованным, бездокументным и досрочно выгруженным грузам производится в следующем порядке:

а) морской порт при передаче грузов предприятию или организации представляет в отделение Госбанка, в котором его предприятие или организация имеют свой расчётный счёт, копию оценочного акта, заменяющего собой счёт и акт приемки-сдачи груза;

б) отделение Госбанка, не позднее чем через 3 дня по получении этих актов, перечисляет с расчётного счёта предприятия на депозитный счёт порта сумму стоимости переданного груза, указанную в копии оценочного акта.

При отсутствии свободных средств на счёте организации или предприятия сумма, указанная в акте оценки, списывается в установленной очередности наряду с другими исполнительными документами;

в) стоимость полученных Управлением драгоценных металлов НКФ СССР ценностей перечисляется на депозитный счёт соответствующего пароходства или порта.

13. Вырученные от реализации грузов суммы, не востребованные в течение 6 месяцев владельцами грузов от пароходств и портов, зачисляются в доход союзного бюджета за вычетом сумм, причитающихся транспорту (стоимость перегрузки, погрузочно-разгрузочных работ, хранения и другие сборы).

14. Подлежащие зачислению в союзный бюджет суммы перечисляются с депозитных счетов в Госбанке управлениям пароходств или портов ежемесячно — не позднее 5-го числа следующего за отчетным месяца на раздел 12 § 19 классификации доходов союзного бюджета.

15. В случаях вынесения арбитражами или судебными органами решений о возмещении клиентуре сумм за реализованные невостребованные, бездокументные и досрочно выгруженные грузы, стоимость которых уже перечислена в союзный бюджет за истечением 6-месячного срока, пароходства возвращают эти суммы владельцам грузов за счёт союзного бюджета, если до этого времени не истек годичный срок давности со дня внесения сумм в бюджет.

Возмещение производится из наличных сумм, числящихся на депозитных счетах.

16. Хранение, учет и реализация личного имущества граждан, эвакуированных из прифронтовой полосы, производится в порядке, предусмотренном постановлением СНК СССР от 6 сентября 1942 г. и распоряжением СНК СССР от 9 апреля 1943 г. № 7284-р (письма НКФ СССР от 23 сентября 1942 г. № 595 и от 19 апреля 1943 г. № 212).

17. Начальники портов и складов реализации невостребованных и бездокументных грузов и приписанных к ним портов представляют ежеквартально управлениям пароходств, а начальники управлений пароходств — Коммерческому отделу Центрального управления эксплуатации НКМФ по утвержденным ЦСУ формам и в сроки, указанные в приложениях:

а) сведения о наличии грузов, указанных в пункте 1-а, на складах невостребованных и бездокументных грузов (приложение № 2);

б) отчеты о ходе реализации невостребованных и бездокументных грузов в портах и складах (приложение № 3).

Начальники портов Архангельского и Мурманского представляют эту отчетность непосредственно Коммерческому отделу ЦУЭ НКМФ.

18. Коммерческий отдел ЦУЭ НКМФ ежеквартально представляет Госплану СССР сведения о наличии грузов, указанных в п. 1-а (приложение № 2), за 10 дней до начала квартала и отчеты о ходе реализации невостребованных и бездокументных грузов (приложение № 3) через 20 дней по истечении квартала.

(Пост. СНК Союза ССР от 5/1 1944 г., приказ НКМФ № 28 от 20/1 1944 г. и Инструкция НКФ СССР № 156 от 25/III 1944 г.)

НОМЕНКЛАТУРА

невостребованных и бездокументных грузов, подлежащих передаче нижепоименованным организациям

№№ п/п.	Наименование грузов	Каким организациям должен передаваться груз
1	а) Черные металлы, рядовой и качественный прокат, трубы; б) прометизы, лом и стружка черных металлов, огнеупоры, флюсы, железные, марганцевые и хромитовые руды.	Главметаллосбыт Наркомчермета. Другим сбытовым организациям Наркомчермета.
2	Цветные и редкие металлы, сплавы из них, прокатно-тянутые изделия, ферросплавы, вольфрамовые и молибденовые концентраты.	ГУГМР при Совнаркоме СССР.
3	Лом и стружка, медные, цинковые, свинцовые руды и руды других цветных металлов.	Главвторцветмет Наркомцветмета.
4	Каменноугольное топливо, сланцы.	Местным организациям Главснабугля при Совнаркоме СССР.
5	Торф, кизяк.	Местным предприятиям по указаниям облисполкомов и горисполкомов.
6	Нефть и нефтепродукты.	Местным сбытовым организациям Главнефтьснаба при Совнаркоме СССР.
7	Лесные материалы, дрова, лесные товары, включая «дешья древесина» и авиафанеру.	Местным организациям Главснаблеса при Совнаркоме СССР.
8	Строительные материалы и изделия (цемент, толь, руберойд, пергамин, шифер, оконное стекло и др.).	Местным сбытовым организациям Наркомстройматериалов СССР.
9	Авиамоторы, детали и агрегаты самолетов.	Местным конторам Главснаба Наркомавиапрома.
10	Химикаты.	Местным сбытовым организациям Наркомхимпрома.
11	Резина, резино-асбестовые изделия и сырье для производства резины.	Местным сбытовым организациям Наркомрезинпрома.
12	Автсплокрышки.	ГУГМР при Совнаркоме СССР.
13	Каучук.	То же.
14	Бумага и картон.	То же.
15	Военное имущество, оружие и боеприпасы, а также грузы, адресованные организациям Наркомобороны и Наркомвоенморфлота.	Военным гарнизонам или по указаниям соответствующих управлений Наркомата Обороны и Наркомвоенморфлота.

- | № № п/п | Наименование грузов | Каким организациям должен передаваться груз |
|---------|--|--|
| 16 | Имущество железнодорожного и водного транспорта (подвижной состав, предметы верхнего строения пути железных дорог, запасные части и колесные пары подвижного состава, оборудование сигнализации и связи железных дорог), предметы оборудования судов, как-то: такелаж, снасти, якоря, лоты, лодки. | Управлениями железных дорог и парохозяйствам. |
| 17 | Электрооборудование (трансформаторы, масляные выключатели, электромоторы, динамомашинны, генераторы, разьединители, реле и т. д.). | Местным конторам Главэлектрообьта Наркомэлектропрома. |
| 18 | Кабельные изделия (кабель, шины медные, провода). | ГУГМР при Совнаркоме СССР. |
| 19 | Автотракторные запасные части. | Местным конторам Глававтотракторобьта Наркомсредмаша, Областным земельным отделам. |
| 20 | Сельхозмашины, тракторы. | То же. |
| 21 | Железные бочки. | То же. |
| 22 | Цистерны-баки. | То же. |
| 23 | Удобрения. | Местным организациям Гушосдора НКВД СССР. |
| 24 | Дорожные машины и механизмы. | Предприятиям по указаниям Наркомчермета. |
| 25 | Металлургическое оборудование:
а) доменное,
б) мартеновское,
в) прокатное,
г) метизное,
д) литейное,
е) коксовое,
ж) огнеупорное и др. | Предприятиям по указаниям Наркомцветмета. |
| 26 | Оборудование цветной металлургии. | Предприятиям по указаниям Наркомхимпрома. |
| 27 | Химическое оборудование, аммиачные и хлорные баллоны. | Предприятиям по указаниям Наркомтекстиля СССР. |
| 28 | Оборудование текстильной промышленности, в т. ч.:
а) ткацкие станки,
б) ваттера,
в) банкаброши,
г) ленточные машины,
д) мотальные машины и др. | Предприятиям по указаниям Наркомлегпрома СССР. |
| 29 | Оборудование легкой промышленности, в т. ч.:
а) чулочные автоматы,
б) швейные машины,
в) машины обувного производства и другие. | Предприятиям по указаниям Наркомлегпрома СССР. |

№№ п/п.	Наименование грузов	Каким организациям должен передаваться груз
30	Оборудование пищевой промышленности, в т. ч.: а) оборудование для сахарного производства, б) оборудование спиртово-водочного и винодельческого производства, в) оборудование хлебопекарного производства, г) оборудование кондитерского производства, д) оборудование маслобойного, табачного и др. производства.	Предприятиям по указаниям Наркомпищепрома СССР.
31	Оборудование для производства строительных материалов: а) оборудование цементной промышленности, б) оборудование стекольной промышленности, в) оборудование для производства неметаллических кровельных материалов и др.	Предприятиям по указаниям Наркомстройматериалов СССР.
32	Коммунальное оборудование.	Местным конторам треста Росснаббыта Наркомхоза СССР.
33	Пожарное оборудование.	
34	Медицинское, ветеринарное оборудование, инструмент, медикаменты, аптечные товары.	Горздравам и облздравотделам, ветсанназорам водного транспорта или по указаниям Наркомздравов союзных республик.
35	Импортные грузы всех видов.	Организациям по указаниям Наркомвнешторга.
36	Золото, серебро, платина и металлы платиновой группы в сыром виде, слитках, ломе, монете и изделия из этих металлов, изделия из драгоценных камней, жемчуга и драгоценные камни.	Управлению драгоценных металлов Наркомфина СССР или по его указаниям.
37	Ценные предметы, кроме указанных в п. 36.	
38	Изделия фарфоровые, фаянсовые и стеклянные.	Местным торгующим организациям по указанию республиканских, краевых, областных и городских органов Наркомторга СССР.
39	Скобяные изделия.	
40	Музыкальные инструменты.	
41	Спортивный инвентарь.	
42	Парфюмерно-косметические изделия.	
43	Предметы широкого потребления.	
44	Льняная и конопляная треста, хлопко-сырец, кокосы.	Местным заводам первичной обработки соответствующего сырья Наркомтекстиля СССР и республик.

№№ п/п	Наименование грузов	Каким организациям должен передаваться груз
45	Хлопковолокно, льноволокно, пеньковолокно, кенаф, грежа, пряжа, джут.	Соответствующим текстильным предприятиям по указаниям Наркомтекстиля СССР.
46	Приводные ремни, транспортная лента.	Конторам и базам Главтекстильсбыта или Главрезинсбыта.
47	Пуштехсырье, кожсырье, щетина, кожзаменители.	Всесоюзному объединению «Заготживсырье» Наркомзага, Всесоюзному объединению «Кожсырьеобработка» и кожзаводам Наркомлегпрома СССР. ГУГМП при Совнаркоме СССР.
48	Шерсть.	Местным торгующим организациям по указаниям республиканских, краевых, областных и городских органов Наркомторга СССР с зачетом в счет рыночных фондов по соответствующему промышленному наркомату.
49	Кожполуфабрикаты.	
50	Валенки.	
51	Резиновая обувь.	
52	Ткани и нитки, новые мешки и шпагат.	
53	Товары гастрономические и бакалейные: сахар, макаронные изделия, консервы мясные, рыбные и молочные, мыло хозяйственное, спички, какао, кофе, шоколад, чай, сушеные овощи и остальные гастрономические, бакалейные, кондитерские и пекарные изделия и скоропортящиеся товары.	Местным торгующим организациям по указаниям республиканских, краевых, областных и городских органов Наркомторга СССР с зачетом в счет рыночных фондов по соответствующему промышленному наркомату.
54	Пиво, напитки безалкогольные.	То же.
55	Папиросы.	То же.
56	Водка.	То же.
57	Мясо, масло животное.	То же.
58	Рыба.	То же.
59	Спирт.	ГУГМП при Совнаркоме СССР. «Заготзерно» и «Заготсено» Наркомзага.
60	Хлебобуфаж (зерновые и масличные культуры, мука, крупа, отруби, сено, жмых, солома).	
61	Мешки из-под фуража.	
62	Молочная тара (бидоны, фляги).	«Заготзерно» Наркомзага. Местным сбытовым организациям Наркоммясомолпрома СССР. Местным сбытовым организациям Наркомрыбпрома СССР.
63	Рыболовное оборудование.	
64	Предметы, имеющие научное, историческое, художественное и музейное значение.	Научным и музейным учреждениям союзного, республиканского или местного значения по принадлежности.

На основании постановления СНК СССР от 5 января 1944 г. № 6 утверждено ЦСУ Госплана СССР

О Т Ч Е Т

о наличии неостребованного и бездокументного оборудования по (порту, складу реализации, пароходству) на 194 г.

№ № п/п	Наименование оборудования	Количество (штуки, комплекты)		Техническая характеристика		Комплектность оборудования		№ накладной комплектности (для неостребованных грузов), № ватона, коммерческого акта (для бездокументных грузов)		Получатель оборудования (для неостребованных грузов)		Наρκомат или ведомство, в систему которого выдана печать (названный в графе 5)		Число, месяц, год поступления оборудования в порт		Местонахождение оборудования (порт)		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
А	Б																	(Заполняется в пароходстве)

1. Составляется по особо установленной номенклатуре по состоянию на 10 февраля, 10 мая, 10 августа и 10 ноября:

- портами, хранениями на отчетную дату неостребованное и бездокументное оборудование;
- складами реализации и высылается ими почтой не позже чем через 5 дней в коммерческую службу управления своего пароходства.

2. Коммерческие службы управления пароходств высылают почтой общий отчет по пароходству не позже 5 марта, 5 июня, 5 сентября и 5 декабря в коммерческий отдел своего наркомата.

На основании постановления СНК СССР от 5 января 1944 г. № 6 утверждено ЦСУ Госплана СССР

О Т Ч Е Т

о реализации невостребованных и бездокументных грузов по (порту, складу реализации, пароходству) за период от 194 г. по

А	Б	Количество или вес		3	4	5	6	7	8	9
		1	2							
№ № п/п	Наименование оборудования и материалов	1	2	3	4	5	6	7	8	9
		Планица измеренная (штуки, комплекты, килограммы и тонны)	Колличество или вес	Общая стоимость (оценка) реализованного груза (рубл.)	Получатель оборудования (для невостребованных грузов)	Наркомат или ведомство, в систему которого входит по-лучатель, названн. в графе 4	Наименование хозяйства (пред-приятия, учреж-дения, базы и т. п.)	Наркомат или ведомство, в си-стему которого входит хозяйство, названное в гр. 6	Число, месяц, год вывоза груза хозяи-нством, названным в графе 6	№ и дата распоря-жения СНК СССР, по которому пере-дан груз (для фон-довой и дата распоря-жения СНК СССР, по которому пере-дан груз (для фон-довой)
										(Заполняет-ся в Управ-лении паро-ходства)

1. Составляется по особо установленной номенклатуре 4 раза в год за периоды:

- с 10 декабря по 9 марта включительно,
- с 10 марта по 9 июня включительно,
- с 10 июня по 9 сентября включительно,
- с 10 сентября по 9 декабря включительно.

портами и складами реализации, реализовавшими в течение отчетного периода невостребованные и бездокументные грузы, и высылается ими почтой не позже 15 марта, 15 июня, 15 сентября и 15 декабря в коммерческую службу своего пароходства.

2. Коммерческие службы пароходств высылают почтой общий отчет по пароходству не позже 5 января, 5 апреля, 5 июля и 5 октября в коммерческий отдел своего наркомата.

П Е Р Е Ч Е Н Ь

складов реализации неостребованных и бездокументных грузов

Место нахождения	Район действия
1. Мурманский порт	Для портов Мурманск, Кандалакши и для всех приписанных к этим портам пунктов
2. Архангельский порт	Для портов Архангельск, Беломорск (Сорока) Нарьян-Мар и для всех приписанных к ним пунктов
3. Бакинский порт	Для всех портов и пунктов Каспийского моря
4. Ростовский порт	Для всех портов и пунктов Азовского моря.
5. Владивостокский порт	Для всех портов и пунктов Дальне-Восточного пароходства.
6. Потийский порт	Для всех портов и пунктов Черного моря.
7. Николаевский-на-Амуре порт	Для всех портов и пунктов Николаевского-на-Амуре пароходства.

К § 53 Общих правил

ПРИКАЗ НАРОДНОГО КОМИССАРА МОРСКОГО ФЛОТА СССР ОТ 20 ЯНВАРЯ 1943 г. № 5 «О ПОРЯДКЕ ЗАЧИСЛЕНИЯ СУММ, ВЫРУЧЕННЫХ ОТ РЕАЛИЗАЦИИ БЕЗДОКУМЕНТНЫХ И НЕВОСТРЕБОВАННЫХ ГРУЗОВ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ»

Постановлением СНК СССР от 13 декабря 1942 г. № 1970 распространён с 1 января 1943 г. на морские пароходства НКМФ порядок зачисления сумм, вырученных от реализации бездокументных и неостребованных грузов, установленный постановлением СНК СССР от 16 ноября 1937 г. (С. З. СССР 1937 г., № 75, ст. 369) для железных дорог, и дополнена статья 115 Кодекса Торгового Мореплавания (С. З. СССР 1939 г., № 41, ст. 366) абзацем следующего содержания:

«Если в течение 6 месяцев со дня продажи груза никто не заявит своих прав на этот груз, то сумма, вырученная от продажи его, перечисляется в Союзный бюджет».

На основании постановления СНК СССР от 13 декабря 1942 г. № 1970 приказываю начальникам пароходств:

1. Установить особый учёт сумм, вырученных от реализации бездокументных и неостребованных грузов по каждой отдельной партии реализованного груза.

2. Выплачивать эти суммы со счетов пароходств грузовладельцам при предъявлении ими в течение 6 месяцев со дня реализации груза своих прав на реализованный груз.

3. По истечении 6-месячного срока со времени реализации груза неостребованные грузовладельцами суммы, вырученные от реализации неостребованных и бездокументных грузов, перечислять со счетов пароходств в доход Союзного бюджета, за вычетом сумм, причитающихся транспорту.

4. Из сумм, вырученных от реализации, удерживать причитающиеся транспорту платежи: стоимость перевозки, грузовой сбор, стоимость погрузо-разгрузочных работ и хранение на складах портов за сроки, предусмотренные ст.

70 Тар. Рук. № 87 (§ 53 Тар. Рук. № 4-М) и «Правилами о сроках приёма грузов получателями и вывоза грузов из портов».

5. Запретить покрытие убытков по претензиям за утраченные грузы из сумм, вырученных от реализации бездокументных или невостребованных грузов других отправок, хотя бы того же грузораспределителя.

Народный Комиссар Морского Флота Союза ССР

ШИРШОВ

К §§ 54—72 Общих правил

П РА В И Л А

ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ, БАГАЖА И ТОВАРО-БАГАЖА МОРСКИМ ФЛОТОМ СССР

1. Общее положение

1. Перевозка пассажиров, багажа и товаро-багажа морским флотом СССР производится на специально приспособленных для этого морских судах, находящихся в ведении Наркомморфлота.

2. Суда, осуществляющие перевозку пассажиров, должны иметь разрешение Регистра СССР на право перевозки пассажиров, согласно действующим нормам.

Примечание. На грузовых судах перевозка пассажиров, как исключение, может быть разрешена в каждом отдельном случае по согласованию с представителями Регистра СССР и организаций Водмедсануправления. На нефтеналивных и буксирных судах перевозка пассажиров ни при каких обстоятельствах не разрешается.

3. Правом проезда на морских грузо-пассажирских судах пользуются за установленную плату все желающие.

4. В пределах установленных рейсов в перевозке может быть отказано в следующих случаях:

- а) если на отходящем судне не окажется свободных мест;
- б) если перевозка пассажиров приостановлена по распоряжению правительства или в случаях, предусмотренных законодательством СССР;
- в) если пассажир находится в нетрезвом состоянии;
- г) если пассажир находится в таком болезненном состоянии, которое может угрожать безопасности других пассажиров;
- д) если пассажир не подчиняется правилам, действующим на морском флоте.

В случае отказа пассажиру в перевозке по его требованию должен быть составлен акт, копия которого выдается пассажиру.

5. Порты и пункты, между которыми установлено регулярное пассажирское сообщение и проводятся операции по приему и выдаче багажа, объявляются для всеобщего сведения в «Сборнике правил перевозки и тарифов морского транспорта СССР».

6. Провозная плата и дополнительные сборы за перевозку пассажиров и багажа взимаются согласно действующим тарифам морского транспорта СССР.

II. Расписание движения грузо-пассажирских судов

1. Пассажирские перевозки производятся, как правило, на судах, работающих по установленному расписанию на регулярных местных грузо-пассажирских, скорых и экспрессных линиях.

2. Открытие и закрытие пассажирских линий производятся Наркомморфлотом. О сроках открытия и закрытия линий пароходства и порты объявляют в местной печати.

3. Расписание движения пассажирских и грузо-пассажирских судов утверждается управлениями морских пароходств по местным линиям, а по остальным — народным комиссаром по представлению отдела пассажирских перевозок Наркомморфлота.

4. Расписание движения пассажирских и грузо-пассажирских судов объяв-

ляется в афишах и указателях железнодорожного, водного и воздушного сообщений.

5. В афишах указываются:

а) период действия данного расписания;
б) дата и часы приходов и отходов пассажирских судов по линиям и по всем пунктам заходов;

в) места продажи пассажирских билетов;
г) сведения информационного порядка о судах, работающих на линиях (наличие ресторанов, буфетов, кают матери и ребенка, ванн и т. п.).

6. Ответственными за точное соблюдение расписания являются капитаны судов и начальники пароходств.

7. Отходы судов как из конечных, так и из промежуточных портов ранее времени, объявленного в расписании, категорически воспрещаются.

8. В случае опоздания судна против расписания капитан обязан поставить об этом в известность порт за два часа до времени прихода, предусмотренного по расписанию. В этом случае по разрешению начальника пароходства стояночное время может быть сокращено против расписания до времени, потребного лишь на высадку и посадку пассажиров и выгрузку грузов.

9. Начальник порта, получивший сведения об опоздании судна, обязан принять меры к скорейшему отпуску и оповестить пассажиров об опоздании судна.

10. Капитан судна, допустивший опоздание против расписания, обязан принять меры к тому, чтобы снова войти в расписание. При этом, однако, капитан не может отменять заход в порт, указанный в расписании.

III. Порядок продажи билетов

1. Для продажи билетов на пассажирские суда управления пароходств и портов открывают специальные кассы в городах, населенных пунктах и портах.

2. В городах, где открываются кассы предварительной продажи билетов, сроки предварительной продажи устанавливаются Отделом пассажирских перевозок НКМФ по представлению соответствующих пароходств.

Распределение мест между кассами суточной и предварительной продажи устанавливается начальником пароходства и утверждается Отделом пассажирских перевозок Наркомморфлота.

3. В пунктах большого скопления пассажиров управления пароходств и портов организуют специальные кассы для транзитных пассажиров, курортно-больных и военнослужащих.

4. В случаях, когда специализированные кассы не открываются, устанавливается следующая очередность продажи билетов:

а) военнослужащим по воинскому проездному билету;

б) курортно-больным по предъявлении курортной путевки;

в) транзитным пассажирам;

г) пассажирам с детьми до 8 лет;

д) общей очереди пассажиров.

5. Право внеочередного получения билетов из кассы предоставляется:

а) депутатам Верховного Совета СССР и союзных республик по предъявлении именной удостоверения;

б) лицам, награжденным орденами СССР, едущим по особым проездным билетам.

Примечание. Лицам, пользующимся правом первоочередного и внеочередного получения билетов из кассы, билеты выдаются только на количество лиц, указанных в документах, служащих основанием для первоочередности. При выдаче билетов ставится компостер на документах. Компостер не ставится на удостоверениях депутатов Верховного Совета, на орденских документах и на годовых билетах.

6. Каждый пассажир может получить одновременно не более трех билетов.

Примечание. Организованные группы пассажиров — туристы, артели рабочих и т. п., могут выделить одного уполномоченного для покупки билетов на всю группу. Билеты продаются в порядке общей очереди, причем в каждом отдельном случае на приобретение билетов для группы должно быть получено разрешение управления пароходства.

7. Пассажиры могут поручать покупку билетов носильщикам за плату по установленной таксе. Носильщики получают билеты на общих основаниях, причём становятся в очередь через три человека — четвертым.

8. На каждый билет, выданный кассой, накладывается компостер и указываются название судна, порт отправления, порт назначения, дата и час отхода, класс, номер каюты и места. В промежуточных портах номера кают и мест не указываются, а размещение пассажиров производится пассажирским помощником или номерным на свободные места.

Примечание. При отсутствии указанных данных на билете пассажирский помощник должен немедленно проверить с представителем порта годность билета.

9. За предварительную продажу билета кассами взывается комиссионный сбор по таксе.

10. У каждой билетной кассы должны быть вывешены:

а) объявление о наличии мест, подлежащих продаже на каждое число и судно по классам;

б) основные сведения о правилах продажи билетов;

в) сообщение о времени работы кассы и фамилия дежурного кассира;

г) таблица стоимости билетов;

д) указание, кого обслуживает касса (военная, курортная, транзитная, об-щая).

11. Утерянные билеты не возобновляются и деньги за них не возвращаются.

12. Капитан судна обязан сообщать порту прибытия о наличии свободных мест на судне по классам за 2 часа до прихода в порт. В случае нахождения судна в порту, близко отстоящем от другого порта, капитан обязан сообщить указанные сведения не позднее, как через полчаса после выхода из порта.

IV. Посадка и высадка пассажиров

1. О начале посадки пассажиры, находящиеся на вокзале и территории порта, извещаются администрацией морских вокзалов по радио или устно. Если посадка начинается за полчаса до отхода судна, извещение дается судовым гудком. За 30 минут до отхода судна дается первый гудок, за 15 минут — второй и к моменту отхода — третий гудок.

Примечание. В пунктах, где судно имеет стоянку менее 30 минут, сроки подачи гудков соответственно уменьшаются.

2. В конечных портах посадка пассажиров производится не позже как за 1 час до отхода судна. В промежуточных портах — за 30 минут до отхода.

3. При остановках в промежуточных пунктах на судах и в портах немедленно после прибытия судна вывешивается объявление о продолжительности стоянки, времени отхода судна из данного порта и первый порт захода.

Объявленное время должно строго соблюдаться.

4. О всяком опоздании в отправлении судов как в начальных, так и промежуточных пунктах администрация судна и порта обязана оповестить пассажиров.

5. На борт судна допускаются только лица, имеющие проездные билеты. Лица, имеющие перронные билеты, на борт судна не допускаются.

6. Посадка пассажиров производится в порядке живой очереди.

7. Вне очереди допускаются:

а) депутаты Верховного Совета СССР и союзных республик;

б) лица, награждённые орденами СССР;

в) тяжело больные и инвалиды с сопровождающими их;

г) пассажиры с детьми до 8 лет и беременные женщины.

8. Контроль билетов и проверка ручной клади по весу производится у трапа при посадке и высадке пассажиров.

9. Лица в нетрезвом состоянии на борт судна не допускаются.

10. Высадка пассажиров производится после полной остановки судна и спуска трапов.

11. При высадке с судна пассажиры обязаны иметь при себе проездные билеты и предъявлять их контролю.

12. В рейдовых портах высадка производится в первую очередь пассажиров, приехавших в этот порт. При продолжительной стоянке и наличии свободных мест на катере разрешается поездка на берег пассажиров за особую плату.

V. Перевозка пассажиров

1. Перевозка пассажиров на судах регулярных пассажирских линий производится по билетам, приобретаемым пассажирами в специальных билетных кассах. Каждый взрослый пассажир обязан иметь проездной билет, который предъявляется по требованию лиц судовой администрации, судового и портового контроля. В порту назначения билеты отбираются.

2. Каждый взрослый пассажир имеет право на провоз при себе бесплатно одного ребенка до 5 лет включительно, если ребенок не занимает отдельного места для лежания. Для проезда следующих при взрослом пассажире детей старше 5 лет и до 10 лет включительно, а также более одного ребенка до 5 лет должны быть приобретены детские билеты. За проезд детей от 5 до 10 лет должно быть приобретено место для лежания, кроме платы за проезд, взывается стоимость плацкарты взрослого пассажира. На двух детей при взрослом должна быть приобретена плацкарта на одно общее место. На 3—4 детей при взрослом должны быть приобретены 2 плацкарты. Проезд детей старше 10 лет оплачивается по тарифу взрослого пассажира. Возраст детей определяется документами, а при их отсутствии: на судах — судовой администрацией, в портах — портовой администрацией.

3. Пассажирские билеты действительны на тот рейс, то судно и в том классе, на которые они выданы.

4. В случае невыезда пассажира из начального пункта отправления на том судне, на которое приобретен билет, пассажиру предоставляется право сделать отметку об отсрочке выезда только в исключительных случаях (болезнь, пожар и т. д.), удостоверенных соответствующим документом.

В этом случае для сохранения годности билета пассажир обязан в суточный срок со времени отхода судна предъявить начальнику морского вокзала билет и документ, удостоверяющий причину невыезда, для отметки-отсрочки годности билета. Для возобновления годности такой билет должен быть вновь предъявлен в кассу в день отхода судна для наложения нового компостера.

Срок годности плацкарты не может быть отсрочен и деньги за плацкарту не возвращаются.

Незакомпостиروанный вновь билет считается недействительным.

5. В случае нежелания пассажира воспользоваться билетом последний может быть возвращен в портовую кассу не позже как за 2 часа до отхода судна. Пассажир при этом возвращается оплаченная им стоимость билета с удержанием комиссионного сбора, уплаченного за предварительную продажу билета, и 50% стоимости плацкарты.

6. Пассажиру предоставляется право по его желанию прервать свой проезд только один раз за путь следования, если билет выдан на расстояние далее 200 миль. Пассажиры, прервавшие свой проезд, вправе продолжать его на судне следующего рейса той же линии по тому же направлению в пределах срока годности билета. В этом случае пассажир обязан заявить начальнику вокзала или порта об остановке не позднее чем через 1 час после отхода судна. Начальник порта или вокзала должен сделать на билете отметку об остановке пассажира. Стоимость плацкарты за непродолженное расстояние в этом случае не возвращается. При продолжении поездки билет с отметкой об остановке должен быть предъявлен в кассу порта для наложения нового компостера. Плацкарта на оставшийся отрезок пути приобретается в порядке очереди для транзитных пассажиров. Остановка не может быть сделана в начальном порту следования.

7. При неиспользовании пассажиром билета и предъявлении его в кассу позже сроков, указанных выше, деньги за него не возвращаются. Также не возвращаются деньги за непродолженное расстояние после произведенной остановки.

8. Пригородные билеты действительны в течение всего дня, указанного в компостере. Обратный билет по купону «обратно» действителен в течение двух

суток, не считая дня выдачи. Если окончание срока годности пригородного билета застает пассажира в пути, билет сохраняет годность до прибытия пассажира в пункт назначения. Пригородный обратный билет на проезд в направлении «обратно» не компостируется.

9. Срок действительности месячных, сезонных и годовых билетов отмечается на этих же билетах.

10. Билеты на бесплатный проезд лиц, награжденных орденами СССР, действительны в течение всего календарного года, который в них указан, независимо от срока начала поездки.

11. Если по какой-либо причине, от судна непосредственно не зависящей (неблагоприятная погода, авария, специальное распоряжение и т. п.), судно не зайдет в какой-либо порт, объявленный в расписании, то пассажиры, следующие в этот порт, высаживаются в ближайшем порту, где высадка оказывается возможной. Эти пассажиры с первым обратным судном должны быть отпущены в порт назначения без взыскания с них особой платы. Если и в этом случае окажется невозможным высадить пассажиров в порту назначения, они снова высаживаются в первом ближайшем порту захода судна, чем и заканчиваются перед ними обязательства парохозяйства как перевозчика. В дальнейшем перевозка производится по вновь приобретаемым билетам.

12. Пассажир, отставший от судна в промежуточном порту, не позже чем через 1 час после отхода судна должен заявить об этом начальнику вокзала или порта, который возобновляет годность билета на следующее судно путем наложения нового компостера. Вновь прокомпостированный билет не дает права на получение плацкартного места, и пассажиру предоставляется право проезда только в общих помещениях того класса, на который выдан билет. Предоставление плацкартного места отставшему пассажиру производится на общих основаниях за дополнительную плату.

В случае, если на билете отставшего пассажира имеется отметка об остановке, билет теряет силу и пассажир для продолжения пути должен приобрести новый билет.

Если у отставшего пассажира на судне остались вещи или билет, начальник порта или вокзала обязан дать по радиотелеграфу указание капитану судна о снятии оставленных вещей или билета на первой остановке судна (за исключением рейсовых портов).

Капитан судна по получении извещения об отставшем пассажире, если это не было обнаружено ранее на самом судне, немедленно принимает меры к сохранению вещей отставшего и сдает их начальнику вокзала по акту в первом порту захода, уведомляя об этом радиотелеграммой начальника вокзала по месту нахождения пассажира. На основе этого уведомления пассажиру, если у него на судне остался билет, предоставляется право проезда в общих помещениях того класса, для проезда в котором у пассажира имеется билет. Такому пассажиру на право проезда выдается заверенная копия телеграммы капитана судна, которая обязательно компостируется. С пассажира в этом случае взимается только плата за переноску вещей с судна на берег по таксе, установленной для носильщиков в данном порту, и за хранение вещей по таксе камеры хранения.

13. Классный проводник или вахтенный матрос на судне, обнаружив, что пассажир отстал от судна, должен об этом немедленно доложить капитану судна или вахтенному помощнику и принять меры к сохранению оставленных вещей.

14. Классные проводники на судах или вахтенные матросы обязаны предупредить пассажиров о подходе судна к пункту назначения, указанному в билете.

15. Пассажир признается безбилетным в следующих случаях:

- а) если у него не имеется билета;
- б) если билет просрочен;
- в) если билет оказался выданным не на то судно, на котором пассажир находится;
- г) если он оказался на судне с незаконно прокомпостированным билетом; в этом случае должна быть установлена вина пассажира;

д) если он сел на судно по билету, имеющему отметку об остановке, но не имеющему повторного компостера, удостоверяющего годность билета;

е) если он проехал по своей вине дальше пункта, указанного в билете;

ж) если он едет по чужому именному билету.

16. Пассажир, признанный безбилетным, уплачивает штраф и высаживается в порту первой остановки судна, вне зависимости от того, согласен ли он взять билет для дальнейшего проезда.

Штраф уплачивается в двойном размере тарифных плат за расстояние от порта посадки безбилетного пассажира до порта, непосредственно следующего за пунктом его обнаружения.

Если порт посадки безбилетного пассажира установить не представляется возможным, штраф взыскивается за расстояние от последнего порта нахождения судна до порта, непосредственно следующего за пунктом обнаружения безбилетного пассажира.

Двойная стоимость взимается также с пассажира, проехавшего по своей вине дальше указанного в билете пункта, причём двойная оплата в этом случае взимается за расстояние от порта назначения по первоначально купленному билету до порта фактической высадки пассажира. Штраф взимается по тарифу того классного помещения или палубы, где обнаружен безбилетный пассажир.

17. Пассажиром может заниматься только то место на судне, которое указано в билете или предоставлено классным проводником, согласно проездным документам, надлежаще оформленным билетной кассой порта или на судне.

18. Пассажир в пути следования может переменить свое место на место в высшем классе по разрешению администрации судна, но с обязательной предварительной доплатой разницы проезда между классами.

При переходе из одного класса в другой постельные принадлежности из класса в класс не переносятся и пассажир должен вновь получить постельные принадлежности за установленную плату.

19. Пассажир, отказавшийся от уплаты наложенного на него штрафа за нарушение правил проезда, высаживается капитаном судна в первом порту захода и штраф взыскивается с него в административном порядке через органы РК Миллиции.

20. Независимо от указанных выше случаев, капитан может удалять с судна пассажиров при следующих обстоятельствах:

а) если пассажир нарушил правила внутреннего распорядка на судне.

В этом случае пассажир теряет право на проезд по имеющемуся у него билету и деньги за проезд ему не возвращаются;

б) если пассажир, следуя в общем помещении, находится в болезненном состоянии, что делает невозможным его пребывание вместе с другими пассажирами, а также если невозможно поместить его изолированно.

В этом случае пассажир при удалении его с судна имеет право на продолжение пути на следующем судне того же направления и линии при условии отметки об остановке. При нежелании воспользоваться билетом для дальнейшего следования такой пассажир имеет право получить обратно деньги, уплаченные им за проезд, с удержанием оплаты за проследованное расстояние.

21. Во всех случаях удаления пассажиров с судна судовой администрацией составляется акт с обязательным участием администрации порта, а при необходимости — и органов РК Миллиции.

22. Пассажир, неправильно удаленный с судна, вправе получить обратно деньги, уплаченные им за проезд, с удержанием стоимости проезда за проследованное расстояние или продолжать свой проезд, закомпоствировав билет и получив бесплатно плацкарту соответственно с билетом вне очереди.

23. Управление мароходств, администрация судов и вокзалов не отвечают перед пассажирами за просрочку времени отхода или прихода судна против расписания, а равно и за всякие расходы и издержки пассажиров, являющиеся следствием такой просрочки.

В тех случаях, когда опоздание судна повлечет за собой перерыв в путешествии вследствие отхода согласованного судна другой морской линии, срок билета должен быть отсрочен до следующего рейса.

24. Все недоразумения, возникающие между пассажирами и работниками судна и вокзалов, разрешаются на судах — капитанами судна, в портах — начальником порта или начальником вокзала.

VI. Обслуживание пассажиров на судах

1. Все пассажиры, имеющие спальные (плацкартные) места, независимо от того, входят ли эти места в отдельных каютах или в общем пассажирском помещении, могут получить за отдельную плату комплект постельных принадлежностей; на отдельных линиях пароходства могут устанавливать обязательное пользование постельными принадлежностями для пассажиров плацкартных мест. В комплект постельных принадлежностей входят: одеяло, подушка, матрац, 2 простыни, наволочка. Постельное белье выдается выстиранным, выглаженным. После каждого пассажира подушка, одеяло и матрац выколачиваются и проветриваются, а в конечном пункте стоянки дезинфицируются.

2. На всех пассажирских и грузо-пассажирских судах должны быть в достаточном количестве индивидуальные пакеты для умывания, содержащие полотенце, мыло и зубной порошок. Они выдаются по первому требованию пассажира за особую плату.

3. На всех пассажирских и грузо-пассажирских судах во всех классах обслуживающего персонала должны иметься одежные и обувные щетки, которые по первому требованию пассажиров должны предоставляться бесплатно.

4. Управления пароходств могут на больших пассажирских и грузо-пассажирских судах срочных и экспрессных линий организовывать специальные пункты по шитью, утюжке и мелкому ремонту белья и верхней одежды пассажиров.

5. На всех пассажирских и грузо-пассажирских судах, кроме судов местных линий, должны действовать для всех желающих пассажиров души и ванны, которые по требованию пассажиров должны быть им предоставлены за особую плату. Время работы ванн и душа объявляется в правилах внутреннего распорядка судна.

6. На всех пассажирских и грузо-пассажирских судах должны быть устроены специальные каюты или места «матери и ребенка». Количество и размеры этих кают или мест устанавливается управлениями пароходств по согласованию с местными органами Водздравотдела отдельно по каждому судну. При наличии на судне медперсонала дети перед помещением в каюту «матери и ребенка» должны подвергаться медицинскому осмотру.

7. Каюты «матери и ребенка» могут быть заняты только матерями с детьми до 7 лет, независимо от того, в каком классе они едут. Другие пассажиры могут быть допущены в эти каюты только в тех случаях, когда среди пассажиров нет матерей с детьми, желающих поместиться в этих каютах, и только с особого разрешения в каждом отдельном случае капитана или его старшего помощника.

8. На пассажирских и грузо-пассажирских судах могут устраиваться «детские каюты» вместо кают «матери и ребенка» («каюты ребенка»). Размер «детских кают» определяется управлениями пароходств по согласованию с местными органами Водздравотдела по каждому судну в отдельности.

9. В «детской каюте» помещаются дети до 7 лет после предварительного осмотра их судовым врачом, независимо от того, в каком классе едут их родители. Родители или лица, сопровождающие детей, в «детскую каюту» для постоянного пребывания не допускаются.

10. На всех пассажирских и грузо-пассажирских судах пассажироместностью свыше 350 чел., находящихся в пути 3 и более суток в один конец, должны быть организованы парикмахерские.

11. На всех пассажирских и грузо-пассажирских судах должны быть устроены кипятыльники для приготовления кипятка для пассажиров. Кипятыльники устраиваются при кухнях и буфетах, а также в местах, удобных для пользования всех пассажиров. Кипяток из этих кипятыльников отпускается бесплатно.

12. На всех пассажирских и грузо-пассажирских судах должна всегда иметься в достаточном количестве доброкачественная, свежепрокипяченная, холодная (остуженная) вода для питья, а также стаканы, эмалированные кружки или приспособления фонтанного типа.

13. На всех пассажирских и грузо-пассажирских судах должны быть организованы библиотеки для общего пользования пассажиров книгами; библиотеки должны быть открыты ежедневно не менее двух часов. О месте нахождения библиотеки и часах открытия ее пассажиры должны быть широко поставлены в известность.

14. На всех пассажирских и грузо-пассажирских судах должны иметься для общего пользования газеты и журналы.

15. Крупные пассажирские и грузо-пассажирские суда должны быть радиофицированы. Радиоточки должны быть установлены как в общих пассажирских помещениях, так и в каютах I и II классов.

16. На всех пассажирских и грузо-пассажирских судах должны быть в салонах в достаточном количестве настольные игры, как-то: шахматы, шашки, домино и пр.

Примечания: 1. Пользование всем культурным инвентарем на судах бесплатно. За порчу и утрату полученного инвентаря пассажир несет материальную ответственность в размере трехкратной стоимости инвентаря.

2. Азартные игры на судах не разрешаются.

17. На всех пассажирских и грузо-пассажирских судах должна иметься книга жалоб и предложений, которая находится у пассажирского помощника, а на судах, где такового не имеется, — у капитана судна. Книга жалоб предоставляется пассажирам по первому их требованию. Капитан судна обязан ежедневно просматривать книгу жалоб и принимать решения по жалобам, при возможности ставя немедленно в известность лицо, написавшее жалобу о принятых мерах.

18. Судовые предприятия общественного питания и торговли (рестораны, буфеты, ларьки) должны иметь свою книгу жалоб, которую капитан также обязан ежедневно просматривать и совместно с ответственным лицом данного предприятия принимать решения по жалобам.

19. Курение в общих пассажирских помещениях, салонах, ресторанах не допускается. В каютах курение допускается только в случае согласия на это других пассажиров, причем в каютах, имеющих более четырех спальных мест, курение совершенно запрещается.

20. Во всех закрытых пассажирских помещениях на всех пассажирских и грузо-пассажирских судах должна быть температура не ниже 17° по Цельсию при всех условиях плавания.

VII. Обслуживание пассажиров на берегу

1. Во всех портах, производящих пассажирские операции, должны иметься пассажирские вокзалы, павильоны или другие приспособленные для пассажиров помещения.

2. Во всех пассажирских вокзалах в портах с большим пассажиропотоком должны быть устроены и соответственно оборудованы следующие помещения для пассажиров:

- а) зал ожидания, оборудованный диванами, скамьями;
- б) билетный зал, где расположены все билетные кассы;
- в) помещения ресторана и буфета;
- г) детская комната;
- д) медпункт;
- е) комната бытового обслуживания, душевая, парикмахерская, почтовый пункт одежды, умывальная, уборные;
- ж) справочное бюро;
- з) комната для транзитных пассажиров;
- и) камера хранения ручной клади;
- к) красный уголок, снабженный газетами, журналами и играми.

Такие вокзалы обязательно должны быть радиофицированы. В вокзалах с небольшим пассажиропотоком должны быть устроены и соответственно оборудованы следующие помещения:

- а) зал ожидания и продажи билетов;
- б) буфет;
- в) комната «ребенка» или комната «матери и ребенка»;
- г) камера хранения ручного багажа;
- д) справочное бюро.

Кроме этого, на всех вокзалах должны иметься кипятильники для снабжения пассажиров кипятком.

В залах ожидания должны иметься книжные и газетные киоски, ларьки с аптекарскими и парфюмерными товарами, телефонные аппараты (автоматы) и пр.

3. Для круглосуточного пребывания на морских вокзалах допускаются только транзитные пассажиры.

4. При большом скоплении пассажиров в помещениях морских вокзалов допускаются только лица, имеющие проездные или перронные билеты.

5. На видных местах в помещениях пассажирского вокзала должны быть вывешены: указатели для пассажиров, помогающие ориентироваться на вокзале и при посадке на судно, таксы за услуги, оказываемые носильщиками, расписание движения судов через данный порт, таблица стоимости билетов и т. п. Во время стоянки судна в порту у входа на причал должна вывешиваться табличка с указанием названия судна, времени начала посадки, времени отхода, направления судна и первого порта захода. В случае опоздания судна против расписания на морском вокзале обязательно вывешивается объявление с указанием ожидаемого часа прихода и отхода судна.

6. Нахождение пассажиров с громоздкой кладью на морском вокзале воспрещается.

7. Курение в помещениях морского вокзала запрещается за исключением особого места, отводимого администрацией вокзала для этой цели, о чем должно быть вывешено соответствующее объявление.

8. В залах ожидания, буфетах и ресторанах морских вокзалов постоянно должна иметься свежeproкипяченная, охлажденная вода. Вода для питья должна содержаться в специальных плотно закрывающихся баках или графинах. Устройство фонтанчиков из водопроводной воды допускается только с особого разрешения санитарного надзора.

9. В крупных морских вокзалах могут быть организованы комнаты или пункты бытового обслуживания (американки) для чистки и починки одежды и обуви.

10. В каждом морском вокзале и предприятиях морских вокзалов (рестораны, буфеты, ларьки) должна иметься книга жалоб и предложений, которая выдается по первому требованию пассажиров. Начальник морского вокзала обязан ежедневно просматривать эти книги и о принятых мерах ставить в известность лицо, написавшее жалобу.

11. Время работы морских вокзалов, буфетов и ресторанов объявляется особо.

VIII. Порядок провоза ручной клади

1. Каждый пассажир имеет право взять с собой при следовании на судне ручную кладь в количестве 16 кг на взрослого пассажира и 8 кг на ребенка, следующего по детскому билету. В этот вес не включаются портфели, зонтики, и тому подобные мелкие вещи. В исключительных случаях провоз сверх нормы, разрешается капитаном судна с оплатой провоза излишнего веса по багажному тарифу.

2. Запрещается перевозить ручной кладью:

- а) вещи, которые могут повредить или загрязнить судно, вещи или одежду других пассажиров;
- б) заряженное оружие;
- в) зловонные, огнеопасные, легковоспламеняющиеся, взрывчатые и отравляющие вещества, которые перевозятся согласно особым правилам.

3. Ответственность за целостность и сохранность ручной клади, не сданной в камеру хранения, лежит на самом пассажире. За порчу, хищение или утрату таких вещей администрация судна никакой ответственности не несет.

4. Если контроль в пути следования или при высадке пассажира с судна обнаружит излишек в весе ручной клади, пассажир обязан уплатить установленный штраф и стоимость провоза этого излишка по багажному тарифу от пункта выдачи билета до пункта обнаружения излишка. Для дальнейшего следования излишки против разрешенного веса кладь сдается пассажиром в багажное помещение по установленной квитанции с оплатой по тарифу.

5. За излишнюю кладь, обнаруженную у безбилетного пассажира, стоимость провоза взимается за расстояние, по которому исчислен штраф за безбилетный проезд.

6. Если пассажир не внесет штраф за излишнюю кладь, то причитающаяся с него сумма взыскивается в административном порядке.

7. Если пассажир отказывается от вещей, обнаруженных сверх нормы, разрешенной к провозу ручной клади, они хранятся в порту в течение 30 дней (скоропортящаяся ручная кладь хранится не более 5 дней), в течение которых пассажир может получить их обратно, уплатив штраф и плату за хранение по тарифу камеры хранения. Не взятые в течение всего времени вещи ликвидируются как бездокументный груз.

8. Начальник морского вокзала или порта по заявлению пассажира обязан принять меры к розыску забытой ручной клади. Найденные вещи должны быть отправлены владельцу с первым попутным судном по багажной квитанции. При выдаче таких вещей с пассажира взыскивается плата в размере действительных расходов, связанных с розыском вещей, провозная плата по багажному тарифу и плата за переноску вещей с судна до места их хранения.

IX. Камеры хранения багажа и ручной клади

1. Для временного хранения сдаваемой пассажирами ручной клади и багажа управления портов открывают в пассажирских вокзалах, а управления пароходств — на пассажирских судах камеры хранения.

2. Об открытии и местонахождении камеры для хранения ручной клади и багажа в портах и на судах вывешиваются объявления; об этом также может быть объявлено в местных газетах.

3. К хранению в камере принимается за плату багаж и ручная кладь пассажиров, за исключением крупных, громоздких и гнеловесных мест. Багаж, прибывающий в порт назначения, принимается в камеру хранения по мере возможности, в зависимости от наличия свободных мест, предоставляемых в первую очередь для ручной клади.

4. Ручная кладь и багаж могут сдаваться пассажирами на хранение во всякой упаковке, а также вещи, как пледы, пальто, зонтики, — и без упаковки.

Вещи могут сдаваться на хранение с объявленной ценностью. Пароходство и порты не должны ограничивать права пассажира объявлять ценность вещей. В случае возникновения сомнения в правильности оценки камера хранения имеет право проверять содержимое мест в присутствии пассажира. Разногласия в этом случае разрешаются начальником вокзала или соответственно старшим помощником капитана. С заявленной ценности взыскивается сбор по установленной ставке.

5. В приеме багажа и ручной клади на хранение выдается ярлык с указанием в нем числа принятых мест, времени приема и суммы объявленной ценности (прописью). Копия ярлыка должна привязываться или наклеиваться на принятое место. На копии ярлыка обязательно указывается фамилия пассажира. Выдача вещей из камеры хранения производится по предъявлении ярлыка и документа, удостоверяющего личность получателя.

Пассажиру рекомендуется при сдаче вещей на хранение снабжать таковые наклейками с указанием в них фамилии владельца и его адреса.

6. Сданные на хранение в портовые камеры вещи хранятся в них не более 10 суток, а затем передаются на хранение в общие складочные помещения, где хранятся до 30 суток со времени сдачи их на хранение в камеру, после чего, в случае неполучения вещей их владельцем, ликвидируются порядком, установленным для ликвидации невостребованной ручной клади, багажа и грузов.

7. Вещи, сданные на хранение в судовую камеру и не востребованные в конечном порту данного рейса, сдаются в камеру хранения порта по окончании

высадки пассажиров. В этом случае при востребовании пассажирами вещей с них взыскивается плата за доставку вещей с судна в камеру хранения по таксе работы носильщиков, а также за хранение в портовой камере.

8. За утрату вещей, сданных на хранение в камеру судна, пароходство уплачивает вознаграждение в размере объявленной ценности. Если ценность не объявлена, вознаграждение уплачивается из расчета 8 руб. за килограмм. Расчет с пассажиром в таких случаях производится в течение 3 суток с момента подачи заявления о выдаче вознаграждения. При сдаче вещей в портовую камеру хранения управление порта производит расчет на тех же условиях.

9. В случае утери ярлыка на сданные на хранение вещи последние в присутствии представителя милиции выдаются владельцу по предъявлении им доказательств принадлежности ему вещей, причем владелец вещей выдает расписку в получении их с указанием своего адреса. Расписка заверяется в присутствии представителя милиции.

10. Часы работы камер хранения на судах объявляются в правилах внутреннего распорядка работы судна, а в портах — распоряжением начальника порта.

Х. Порядок перевозки багажа и товаро-багажа

1. Багажом считаются вещи пассажира, сдаваемые им к перевозке при предъявлении проездного билета. Пассажирский багаж перевозится на том судне и в тот рейс, на который куплен билет на проезд.

2. К перевозке багажом принимаются вещи пассажира, уложенные в запертые чемоданы, сундуки, корзины и упакованные в небольшие ящики, мешки, фанерные коробки, узлы и тюки, обвязанные веревками, неупакованные велосипеды, лыжи и палки к ним, а также легромозидные предметы обстановки квартир размеров не более $1,5 \times 0,7 \times 0,5$ м и весом не свыше 100 кг. При предъявлении к перевозке пассажиром багажа в упаковке, которая не гарантирует сохранности багажа или угрожает порчей багажа других пассажиров, багаж к перевозке не принимается.

Примечание. В крупных портах для удобства пассажиров могут открываться упаковочные мастерские.

3. Багажные кассы должны работать в часы, обеспечивающие отправку багажа на том же судне, на котором едет пассажир. Багаж принимается к перевозке не позже как за 30 минут до отхода судна.

4. При приеме багаж обязательно взвешивается. Вес каждого отдельного места не должен превышать 100 кг. Птица, мелкие животные, велосипеды и т. п. принимаются по условному весу.

5. Багаж может быть сдан к перевозке в пункте отправления пассажира или в любом промежуточном порту по пути следования, в котором производятся багажные операции. Портом назначения перевозки багажа может быть не только конечный порт следования пассажира, но и любой промежуточный порт, в котором производятся багажные операции. Список этих портов объявляется пароходствами.

6. К перевозке багажом не принимаются вещества взрывчатые, огнеопасные и могущие причинить вред судну или багажу других пассажиров. При обнаружении в багаже предметов, перевозка которых запрещена, пассажир привлекается к ответственности и, кроме того, с него взыскивается штраф.

7. На каждое сдаваемое к перевозке багажное место отправитель, или по его просьбе порт, должен поместить из бумаги, картона или ткани наклеенную или дощечку (бирку) со следующими четко написанными сведениями:

- а) багаж принадлежит (имя, отчество, фамилия)
- б) адрес (область, район, селение, улица, № дома)
- в) порт отправления
- г) порт назначения
- д) номер марки порта отправления

С этими же сведениями рекомендуется помещать записку внутри багажных мест.

Примечание. Если бирку дает порт, за это взыскивается плата по установленной таксе.

8. О принятии багажа к перевозке пассажиру выдается квитанция, а на проездном билете ставится штемпель «багаж».

9. При предъявлении к перевозке багажа пассажир может объявить ценность как общую для всех мест, так и каждого отдельного места. В обоих случаях объявленная ценность багажа вносится в багажную квитанцию прописью.

10. В случае сомнения в правильности суммы объявленной ценности багажа администрация порта или судна имеет право потребовать от пассажира вскрытия багажа для осмотра.

11. При разногласиях между пассажиром и портом или пароходством о сумме оценки багажа спор об оценке разрешается экспертизой. При невозможности произвести экспертизу багаж принимается к перевозке с объявленной ценностью в сумме, определенной портом или судном. В этом случае по требованию пассажира составляется акт, в котором указывается сумма оценки багажа, заявленная владельцем. В случае несогласия пассажира багаж к перевозке не принимается.

12. Управления порта и соответственно пароходства несут ответственность за сохранность и целостность багажа с момента приятия его к перевозке до момента выдачи получателю.

13. Провозная плата за багаж, а также сбор с заявленной ценности багажа взскиваются при отправлении по ставкам, установленным тарифами.

14. Пассажир может получить весь багаж или часть его как в конечном порту, так и в одном из промежуточных портов, предупредив в последнем случае пассажирского помощника капитана до остановки судна.

15. Если пассажир возьмет в пути часть багажа, сданного с объявленной ценностью, то на остаток багажа пассажир должен вновь объявить ценность.

16. Если при приеме багажа на судно или с судна окажется недостача багажных мест, об этом составляется акт с отметкой в провозных документах.

17. Если при приеме багажа с судна или на судне обнаружится неисправное состояние упаковки, угрожающее сохранности багажа, то в порту сдачи или приема этого места багаж перевешивается, о чем портом составляется акт, подписываемый агентом, который сдал багаж с обнаруженной неисправностью. Одновременно портом принимаются меры к исправлению упаковки багажа.

18. По прибытии в порт назначения багаж немедленно после выгрузки выдается предъявителю багажной квитанции.

19. Багаж, не взятый по прибытии судна, хранится в порту бесплатно в течение суток, считая с ближайшей полуночи после прибытия багажа. В дальнейшем за хранение багажа взимается плата по ставкам, установленным тарифами. Багаж, не полученный в течение 30 суток, считается невостребованным и ликвидируется по правилам, установленным для ликвидации невостребованных грузов.

20. В случае деприбытия багажа на обратной стороне багажной квитанции порт должен поставить конвенционный штампель с указанием числа, месяца и года предъявления багажной квитанции и сделать отметку — «Багаж не прибыл». За просрочку в доставке багажа пароходство или соответственно порт уплачивают штраф.

21. В случае утери или повреждения части багажа из указанных в багажной квитанции мест управление пароходства или соответственно порта немедленно уплачивает предъявителю багажной квитанции сумму стоимости утраченных мест объявленной ценности. Если на багаж ценность не объявлена, то возмещение уплачивается немедленно из расчета 8 руб. за килограмм. Если доказано, что имеет место весовая недостача, которая явилась не в результате утери багажа, а вследствие естественной убыли его, то пароходство или порт за такую весовую недостачу ответственности не несет.

22. Если востребованный багаж не будет выдан в течение 30 суток, считая этот срок с момента прибытия судна, с которым багаж подлежал отправлению, и если при этом порт назначения не имеет сведений о том, что багаж задержан во исполнение распоряжения правительственных органов, то пассажир имеет право считать багаж утерянным и получить с пароходства вознаграждение.

23. В расписке, выдаваемой при получении денег за утерянный багаж, пассажир может заявить, чтобы найденный багаж был ему доставлен в один из портов следования пассажира бесплатно. В случае нахождения и досылки багажа владелец обязан получить его в течение 30 дней с момента уведомления о

прибытии. При получении багажа он обязан возвратить полученную сумму вознаграждения.

24. В случае конфискации багажа или задержания его по распоряжению правительственных органов в каком-либо порту управление порта составляет акт за подписью начальника порта или вокзала и телеграфирует об этом начальнику порта назначения багажа.

25. В случае недостачи части мест, веса или повреждения багажа последний может быть выдан получателю, если он согласен получить багаж в таком виде. Квитанция при этом отбирается, а получателю багажа выдается копия акта, в котором, кроме данных о недостаче или повреждении, должны быть указаны имя, отчество и фамилия, адрес получателя и сумма объявленной ценности, если она была указана. По этой копии акта пассажир предъявляет претензию пароходству, а также получает разысканные недостающие места багажа. Управления пароходства и порта при получении заявления о недостаче багажа немедленно приступают к розыску его.

26. В случае утраты багажной квитанции или багажного ярлыка багаж выдается пассажиру только по предъявлении им доказательств, что багаж принадлежит ему, причем от отправителя отбирается расписка, в которой обозначаются все признаки багажа, число мест, а также имя, отчество, фамилия, адрес получателя и номер паспорта.

27. Вещи, сдаваемые к перевозке без предъявления билета, принимаются к перевозке товаро-багажом. Перевозка производится по правилам перевозки багажа.

XI. Ликвидация бездокументного багажа, товаро-багажа и найденных предметов

1. Багаж, товаро-багаж и предметы, обнаруженные на судах и в береговых складочных помещениях без соответствующих документов на провоз и хранение, считаются бездокументными.

2. Порт, обнаруживший бездокументные багаж и предметы, обязан немедленно принять меры к выяснению, кому принадлежит багаж или предметы, и если их владелец будет установлен, срочно известить его или порт назначения багажа. В этом случае багаж и найденные предметы выдаются на общих основаниях и пересылаются бесплатно по новым документам до порта назначения для выдачи владельцу.

3. Если в течение 30 дней невозможно установить владельца и порт назначения багажа, то последний ликвидируется согласно правилам о ликвидации бездокументных грузов и багажа.

4. При обнаружении бездокументного багажа порт составляет об этом акт и записывает бездокументный багаж в специальную книгу.

5. Если в багаже будут обнаружены скоропортящиеся или неубохраняемые предметы, багаж ликвидируется портом в сроки и порядке, установленные для ликвидации таких бездокументных грузов.

6. Предметы, найденные на вокзале порта или на судне, должны быть немедленно сданы на берегу начальнику порта или вокзала, а на судне — капитану судна, о чем должен быть составлен соответствующий акт. Капитан судна обязан при наличии радиотрансляционного узла на судне объявить пассажирам о найденных предметах. Найденные вещи, не востребованные пассажирами, передаются по акту капитаном судна начальнику порта конечной остановки.

7. На найденные предметы наклеиваются ярлыки с обозначением порта и порядкового номера, под которым предмет записан в книгу, а если предметы представляют собой узлы, картонки, мешки, чемоданы и т. п., то они сдаются с перечнем веса обнаруженных в них предметов. На них накладываются пломбы или печати.

8. О всех найденных предметах порт, в который они доставлены, не позже следующего дня по приемке их вывешивает на видных местах у пассажирских, товарных и багажных касс в вокзалах и товаро-багажных конторах объявления. Вывешенные объявления снимаются только после выдачи владельцу предметов или багажа, но не позднее срока ликвидации бездокументного груза.

9. Управления портов составляют списки найденных невостребованных бездокументных предметов и направляют их в соответствующее управление пароходства и в центральный ликвидационный склад.

10. В течение первых 14 дней найденные предметы хранятся в камере хранения, после чего, по усмотрению начальника порта, они могут быть переданы для хранения в склад.

11. Лицо, потребовавшее выдачи найденного предмета, должно доказать право собственности на него.

12. Если найденный предмет находится на хранении в порту, где подано заявление об утере, он немедленно выдается владельцу. Если же этот предмет отослан в другой порт или заявление о выдаче его сделано не в том порту, где он находится, то начальник порта обязан затребовать этот предмет и выдать его владельцу.

13. При получении найденного предмета получатель обязан уплатить все причитающиеся ему платежи за провоз, хранение и публикацию.

14. Невостребованные скоропортящиеся и неудобохранимые предметы ликвидируются портом в сроки и порядке, предусмотренные правилами о ликвидации этих грузов. Все остальные предметы ликвидируются по истечении 30-дневного срока хранения.

XII. Особые условия перевозки пассажиров и багажа

Проезд депутатов Верховного Совета СССР

1. Проезд депутатов Верховного Совета СССР осуществляется по удостоверениям особой формы. Удостоверение действительно при предъявлении к нему дополнительно билета депутата Верховного Совета СССР. Удостоверения дают право:

а) бесплатного, внеочередного проезда на всех судах всех линий, во всех каютах судна;

б) внеочередного получения бесплатной плацкарты;

в) бесплатного провоза 35 кг багажа.

2. По заявлению депутата Верховного Совета СССР за сутки до отхода судна городские кассы предварительной продажи обязаны предоставить ему место в каюте I или II класса судна. В портах место предоставляется начальником вокзала или порта за 2 часа до отхода судна. Заказанные билеты и плацкарты должны быть взяты в кассах предварительной продажи не позднее чем за 30 минут до прекращения работы кассы, а на морских вокзалах — за 30 минут до отхода судна. При заказе необходимо указать фамилию и номер удостоверения депутата.

3. При проезде в каюте «люкс» необходимо делать собственноручную отметку на обороте плацкарты с указанием номера удостоверения и фамилии депутата.

Проезд лиц, награжденных орденами СССР

1. Лица, награжденные орденами Союза ССР, имеют право совершать ежегодно одну бесплатную поездку по всем регулярным линиям.

2. Бесплатный проезд осуществляется по особому проездному билету, являющемуся приложением к орденской книжке и имеющему один и тот же порядковый номер с книжкой. Билет дает право:

а) бесплатного проезда в каютах с мягкими местами судов всех линий;

б) бесплатного провоза 16 кг ручной клади и 35 кг багажа;

в) внеочередного получения места.

Билет для бесплатного проезда без соответствующей ему орденской книжки недействителен. Проезд в каюте «люкс» допускается при условии оплаты разницы между стоимостью проезда в I классе и каюте «люкс».

3. Поездка может быть совершена в любом, хотя бы круглом, направлении, а также смешанном (железнодорожно-водном) сообщении, причем избранный владельцем орденской книжки маршрут вписывается в билет предварительной или портовой кассой. Исправления маршрута, указанного в билете, делает непосредственно начальник порта или морского вокзала.

4. Билет действителен для проезда в течение всего календарного года, указанного в билете, независимо от времени начала поездки.

Порядок проезда по билетам ВАО «Интурист»

1. Всесоюзному Акционерному Обществу по иностранному туризму «Интурист» предоставляется право продажи как за границей, так и на территории Союза ССР проездных документов особой формы для проезда на судах морского флота СССР иностранным пассажирам и туристам, следующим из-за границы и обратно, а также миссиям, посольствам, консульствам и советским гражданам, командированным за границу. Выдача проездных документов ВАО «Интурист» на проезд на судах морского флота СССР пассажирам другой категории категорически запрещается.

2. Плата за проезд пассажиров на морских судах СССР взимается с пассажиров и туристов отделениями и агентствами ВАО «Интурист». Никаких платежей по всем проездным документам ВАО «Интурист» портовые кассы не взимают за исключением комиссионного сбора, взимаемого за операции с плацкартами.

3. Купонные книжки должны быть закомпостированы игольчатым компостером с указанием дня, месяца и года выдачи. Поездка по купонным книжкам может быть начата в пределах срока годности в любое время. Перед началом поездки купонная книжка предъявляется в кассу морского пассажирского вокзала или порта и соответствующий билет-купон или бланковый билет компостируется билетной кассой порта в установленном порядке (название судна, число, месяц и год), с указанием на билете номера каюты и номера мест.

4. Билет-купон используется в том порядке, в каком он вшит в купонную книжку.

5. Проездные документы действительны в течение срока, указанного на них, и только на то судно, которое указано компостером на билете.

6. Остановка в пути допускается согласно настоящим правилам.

7. Пассажиры и туристы, следующие транзитом через СССР, если они не имеют специального разрешения на пребывание в СССР, могут сделать остановку лишь в случае пересадки в пути до отхода ближайшего судна.

8. По окончании поездки использованные документы отделяются администрацией судна от обложки, отбираются и представляются отдельно от всех прочих билетов в управление соответствующего пароходства для сопоставления с отчетностью ВАО «Интурист».

9. Рассмотрение претензий по проездным документам ВАО «Интурист» производится на основе Кодекса торгового мореплавания и настоящих правил. Письменные заявления пассажиров с приложением подлинных проездных документов правлением ВАО «Интурист» направляются на рассмотрение соответствующих пароходств. Расчет с предъявителями претензий производится правлением ВАО «Интурист» лишь по получении от пароходства согласия на возврат уплаченной пассажиром суммы. Причитающаяся к выплате сумма утверждается правлением ВАО «Интурист». При очередном расчете за проданные проездные документы спорные вопросы, связанные с претензиями, разрешаются путём соглашения правления ВАО «Интурист» с соответствующим пароходством, а в случае недостижения соглашения спорные вопросы передаются непосредственно правлением ВАО «Интурист» на разрешение Народного комитета морского флота.

Порядок проезда больных

1. Больные, укушенные бешеными животными, душевнобольные перевозятся в отдельных, изолированных каютах с сопровождающими их лицами с оплатой полной стоимости предоставленных мест в каюте, независимо от числа едущих. Организации или лица, отправляющие этих больных, обязаны заблаговременно подать заявление начальнику порта отправления о подготовке отдельной каюты. При подаче заявления отправитель обязан представить требование врача, в котором должны быть четко указаны условия перевозки больного. Эти требования пароходствами должны строго выполняться.

2. При перевозке особо заразных больных условия перевозки в каждом отдельном случае устанавливаются пароходствами совместно с органами Водмезсануправления.

Порядок проезда на арендованных судах

1. Для проезда больших организованных групп пассажиров могут быть предоставлены специальные пассажирские суда на правах аренды.
2. Сдача судов в аренду может быть произведена на год, квартал, месяц, отдельный рейс и полурейс.
3. Предоставление судна в аренду производится только с разрешения Наркомморфлота.
4. Сдача в аренду отдельных кают на судне производится с разрешения начальника пароходства с последующим извещением об этом отдела пассажирских перевозок Наркомморфлота.
5. Плата за аренду специальных судов производится в каждом отдельном случае по соглашению между соответствующим управлением пароходства и клиентом по условиям и тарифам, утверждаемым Наркомморфлотом.
6. За предоставление постельных принадлежностей на арендованных судах и оказание услуг (пользование душем, ваннами и др.) взывается отдельная плата согласно существующим тарифам и расценкам.
7. При проезде на арендованных судах размещением пассажиров ведаёт пассажирский помощник, согласовывающий размещение с представителем клиентов.
8. На арендованных судах запрещается заселять каюты большим количеством пассажиров, чем это предусмотрено обычными условиями эксплуатации. Запрещается также перевозить на судне большее количество пассажиров, чем это разрешается соответствующими правилами Регистра СССР для каждого судна в отдельности.

Порядок перевозки мелких животных и птиц

1. На пассажирских судах разрешается перевозить багажом мелких комнатных животных и птиц. При перевозке мелких животных и птиц последние должны находиться в клетках или садках. Собаки перевозятся обязательно с намордниками и на цепочках или ремённых привязях. Перевозка собак, комнатных животных и птиц в классных помещениях запрещается. Норма провоза при пассажире — одно место мелких животных или птиц или две собаки.
2. В отдельных районах, в период значительного передвижения охотников с собаками, а также при перевозке воинских и спортивных собак и собак-ищеек, для этой цели отводится особое место на палубе.
3. Плата за провоз комнатных животных на пассажирских судах дальнего следования оформляется багажными квитанциями.
4. Собаки, мелкие домашние животные и птицы, принимаемые к перевозке багажом, отправляются на тех судах, к которым они были доставлены.
5. Собаки, птицы и мелкие животные перевозятся только в таре отправителя, как-то: в клетках, корзинах, решетчатых ящиках с железными поддонами, причём эта тара должна соответствовать размеру и количеству перевозимых животных.
6. На перевозку собак, птиц и мелких животных багажом выдаются багажные квитанции, в которых делаются отметки «собака», «собака в клетке» и т.п. Кроме того, при перевозке животных и птиц в таре указывается вес перевозимого вместе с тарой.
7. Кормление и вообще уход за собаками, птицами и мелкими животными во все время перевозки лежит на обязанности владельца или провозжатою.
8. В случае утраты квитанции, по которой совершается перевозка животных и птиц, последние выдаются владельцу только по предъявлении доказательств принадлежности ему животных и птиц.
9. Собаки, птицы и мелкие животные должны быть приняты в порту назначения владельцем их немедленно по прибытии судна, на котором они перевозились, и во всяком случае не позднее 5 часов по его прибытии. По истечении этого срока порт поступает по правилам, установленным для ликвидации скоропортящихся грузов.

Отдельные договоры на нахождение работников других наркоматов на судне

1. Проезд персонала Главторгмортранса Наркомторга, Наркомсвязи, Водмедсануправления Наркомздрава осуществляется на основе генеральных договоров, заключаемых между Наркомморфлотом и указанными наркоматами.

2. Условия проезда работников Госбанка и фельдсвязи осуществляются также на основе специальных, ежегодно заключаемых договоров.

Порядок перевозки пассажиров, багажа и товаро-багажа в прямом смешанном сообщении

Перевозка пассажиров, багажа и товаро-багажа в прямом смешанном железнодорожно-водном и воздушном сообщении производится на основе особых правил, утверждаемых СНК СССР.

ХІІ. Контроль за перевозкой пассажиров и багажа

А. Контроль на судах

1. Контроль пассажирских судов производится:

- а) контролёрами пароходства по судам, принадлежащим этому пароходству;
- б) контролёрами Наркомморфлота по всем судам, согласно заданиям Наркомморфлота;
- в) капитаном судна или его помощником.

2. Лица, имеющие право контроля пассажирских судов, прежде чем приступить к контролю, обязаны поставить об этом в известность капитана судна лично или через захтенного помощника и предъявить ему свои документы на право контроля.

Лица, контролирующие пассажирские суда, кроме документа на право контроля должны иметь проездной билет. Контролёрам разрешается пользоваться свободными местами во II классе. Для занятия каюты контролёр должен иметь на руках плацкарту.

4. У пассажиров плацкартных мест I и II классов проездные билеты отбираются классными проводниками и хранятся до конца поездки. Взамен отобранных билетов пассажирам выдаются квитанции или особые жетоны. В связи с этим контроль производится путём проверки билетов у классного проводника и сличения билетов с наличием пассажиров в каютах. Не отбираются удостоверения депутатов Верховного Совета СССР и союзных республик, орденские книжки.

5. В случае утраты классным проводником отобранного им у пассажира проездного документа об этом должен быть составлен акт с участием помощника капитана, классного проводника и двух свидетелей из числа пассажиров. На основе этого акта проездные документы возобновляются капитаном судна в ближайшем порту до пункта назначения пассажира, а если утраченный билет был «туда и обратно», то он возобновляется в оба направления.

Стоимость возобновляемого билета относится за счет виновного в утере.

6. При контроле почтовых помещений на судне проверка происходит на основе положения о перевозке почты по морским путям.

7. При обнаружении на судах пассажиров без билетов или других документов, без которых проездной билет не дает права проезда, а также при наличии у пассажира неправильного билета с пассажира взыскивается штраф и, кроме того, пассажир обязан приобрести в первом порту захода судна, в порядке общей очереди, билет на право дальнейшего следования.

8. При нахождении пассажира с билетом низшего класса в высшем с него взыскивается штраф и пассажир переводится в тот класс, на право пользования которым он имеет проездной билет.

9. При обнаружении у пассажира вещей громоздких и превышающих установленный вес, допускаемый к провозу ручной кладью, ему предлагается сдать их в багаж и взыскивается штраф. При невыполнении этого требования пассажир удаляется с судна, а штраф взыскивается в административном порядке. Если же обнаруженные вещи запрещены к перевозке, то пассажир привлекается и к судебной ответственности.

10. Пассажир, утерявший билет, признается безбилетным и с него взыскивается штраф на общих основаниях. Пассажир, обнаруженный на судне с поддельным или именовым билетом, ему не принадлежащим, независимо от взыскания штрафа передается начальнику порта для составления акта и направления пассажира в органы милиции.

11. Билет, предъявленный без компостера, без указания порта назначения, с неправильным названием порта и т. п., признается дефектным и отбирается. Об этом составляется акт и пассажиру выдается новый билет, но только в том случае, когда дефект произошел по вине кассира. Во всех остальных случаях пассажир признается безбилетным.

12. На судах дальнего следования, обслуживающих одновременно и пригородное сообщение, штраф за безбилетный проезд взыскивается, как на судах дальнего следования. С пассажира, севшего с пригородным билетом на судно дальнего следования, взыскивается штраф.

13. При проезде детей старше 10 лет по детскому билету с них взыскивается штраф в размере, установленном для взрослого пассажира, а на дальнейший путь следования они должны приобрести новые билеты по полному тарифу за вычетом стоимости детского билета. Дети с судна не удаляются.

14. Пассажирский помощник всегда обязан присутствовать при контроле, независимо от того, кто его производит.

15. При уплате штрафа пассажиру выдается квитанция дополнительного сбора с указанием взысканной суммы и времени уплаты. Билет для дальнейшего проезда безбилетный пассажир приобретает на первой остановке судна в порядке общей очереди.

16. Удаление пассажира с судна не допускается на остановках, находящихся вдали от населенной местности, где также не могут быть сняты вещи пассажира, отставшего от судна. Список этих пунктов устанавливается пароходствами.

Б. Контроль на перронах

1. В портах, где взыскивается перронный сбор, по билетам которого провозжающие допускаются на причал, предъявление перронному контролеру билетов является обязательным. Перронные билеты выдаются в портах за установленную тарифом плату. Правом бесплатного прохода на причал и пользование служебными выходами пользуются:

а) депутаты Верховного Совета СССР и союзных республик и народные комиссары;

б) представители Наркомморфлота, имеющие соответствующие удостоверения, годовые служебные билеты, а также награжденные значком «Почетному работнику морского флота», работники транспортного отдела НКГБ, фельдшер (по удостоверению личности);

в) начальники пароходств и их заместители, начальники служб, отделов и другие работники пароходств, связанные с обслуживанием пассажиров (по особым пропускам);

г) агенты и другие работники Наркомсвязи, обслуживающие данный порт и суда (по удостоверениям личности).

2. Ручной багаж пассажиров, превышающий установленные нормы, а также запрещенные в перевозке предметы, к выносу на причал не допускаются. При обнаружении такого багажа при выходе с причала с пассажира взыскивается штраф. При обнаружении при выходе с причала легковоспламеняющихся, взрывчатых и других веществ, запрещенных к перевозке ручным багажом, владельцев их, кроме взыскания штрафа, привлекается к судебной ответственности.

3. При выходе с причала все использованные перронные и проездные билеты отбираются.

4. Лица, не предъявившие при выходе с причала проездного или перронного билета и не имеющие права бесплатного прохода через перрон уплачивают штраф. При отказе от уплаты штрафа последний взыскивается в административном порядке.

5. При обнаружении поддельного или подчищенного билета или документа лицо с такими документами направляется в органы милиции.

XIV. Порядок расчёта с пассажирами за несостоявшуюся перевозку пассажира и багажа

1. Начальник порта или морского вокзала обязан возвратить пассажиру деньги за неиспользованный билет и несостоявшуюся перевозку багажа в следующих случаях:

а) при непредоставлении пассажиру плацкартного места при наличии у последнего билета с плацкартой. В этом случае по требованию пассажира составляется акт, на основании которого ему под расписку на оборотной стороне акта немедленно возвращаются полностью деньги за билет, плацкарту и несостоявшуюся перевозку багажа. Если предоставлено на том же судне неплацкартное место, то с согласия пассажира пассажирский помощник или порт возвращает плату только за плацкарту;

б) при принудительном удалении пассажира с судна вследствие болезненного состояния. В каждом таком случае составляется акт, на основе которого по требованию пассажира ему возвращаются деньги, уплаченные им за билет, плацкарту, скорость и несостоявшуюся перевозку багажа с удержанием стоимости проезда за проследованное расстояние. Багаж пассажира немедленно выгружается для выдачи по принадлежности;

в) по требованию пассажира при неправильном его удалении с судна составляется акт, на основе которого ему возвращаются деньги, уплаченные за билет, плацкарту и скорость с удержанием за проследованное расстояние. Если же пассажир пожелает продолжать путь, то начальник порта вместо возврата денег обязан выдать пассажиру бесплатно новый проездной билет, плацкарту и скорость до места назначения, приложив в качестве оправдательного документа на бесплатную выдачу отобранный билет, плацкарту и скорость. Кроме того, он обеспечивает отправление пассажира вне очереди с первым отходящим судном;

г) при своевременном возврате пассажиром билета (в городскую кассу — не позже как накануне дня отхода судна, а в портовую кассу — не позднее чем за 2 часа до отправления судна) деньги пассажира возвращаются. Если пассажир вследствие болезни или других несчастных случаев не мог сдать билет в кассу порта в установленный срок, то рассмотрение письменного заявления о возврате денег производится управлением пароходства; к заявлению должны быть приложены билет и документ, подтверждающий причину невыезда.

2. Во всех случаях возврата денег за неиспользованный билет с пассажира взывается плата в размере действующего в пароходстве комиссионного сбора за предварительную продажу билета. При возврате денег за билет, по которому поездка еще не начата, возвращаются страховой сбор и деньги, уплаченные за пользование постельными принадлежностями.

3. Начальник порта через билетную кассу возвращает пассажирам по их требованию деньги за неиспользованное время по абонементам и пригородным билетам (месячным, сезонным и годовым):

- а) при увольнении с места работы;
- б) в случае призыва в Красную Армию;
- в) в случае перемены места работы;
- г) в случае перемены места жительства (при переезде из одного пункта в другой);
- д) в случае длительной командировки по делам службы (свыше месяца);
- е) в случае смерти владельца билета (деньги возвращаются члену семьи по предъявлении билета).

Возврат денег производится немедленно после подачи начальнику порта письменного заявления с приложением документа, подтверждающего приведенные случаи. Размер суммы, которая должна быть возвращена, определяется путем деления стоимости билета на количество дней: по годовому билету — на 360 дней, по сезонному — на 120 и по месячному — на 30 дней. Полученная стоимость проезда одного дня умножается на фактическое количество дней, оставшихся неиспользованными по билету.

4. Во всех случаях возврата портом денег за билет и несостоявшуюся перевозку багажа билет и багажная квитанция отбираются от пассажиров и служат оправдательными документами для выплаты денег из кассовой выручки.

В случае невозможности для пассажира получить обратно деньги в кассе порта пассажир может потребовать их возврата от управления пароходства в течение 6-месячного срока путем подачи заявления с приложением к нему копии акта, билета и багажной квитанции.

5. При переводе администрацией судна пассажира в нижеоплачиваемый класс пассажиру выплачивается разница следующим порядком: администрация судна составляет акт, один экземпляр которого вручается пассажиру; в акте указывается фамилия пассажира, число, месяц, причина перевода, порт, в котором сделан перевод, номер билета, порт назначения. На основе этого акта каждая билетная касса порта по пути следования судна обязана по первому требованию пассажира немедленно заменить ему все проездные документы на нижеоплачиваемый класс судна и выплатить разницу между их стоимостью от места перевода до порта назначения. Выплата денег на судне не производится. Указанный перевод может производиться только в исключительных случаях.

(Утверждена Зам. Народного Комиссара Морского Флота СССР 20/XII 1940 г.).

К §§ 54—72 Общих правил

П РА В И Л А

ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ И БАГАЖА В ПРЯМОМ ВОДНОМ СООБЩЕНИИ НА СУДАХ РЕЧНОГО И МОРСКОГО ФЛОТА СССР

В отмену правил перевозки пассажиров и багажа в прямом водном сообщении, опубликованных в тарифном руководстве № 88, необходимо руководствоваться нижеследующими положениями:

§ 1. Перевозка пассажиров и багажа в прямом водном сообщении производится по одному билету или багажной квитанции, выданным на весь путь следования, на судах двух или нескольких пароходств речного и морского транспорта, например: Шекснинское, Северо-Западное, Днепровское, Черноморское пароходство и т. п.

§ 2. Перевозки пассажиров и багажа в прямом водном сообщении совершаются: а) по речным путям сообщения — на основании Устава внутреннего водного транспорта и правил перевозок; б) по морским путям сообщения — на основании правил перевозки пассажиров, багажа и грузов по морским путям сообщения на судах СССР.

§ 3. В прямое водное сообщение входят: а) речные пароходства — пристанями, включенными в таблицы расстояний и производящими пассажирские операции и б) морские пароходства — портами, опубликованными в тарифах морского транспорта.

§ 4. Для включения в прямое водное сообщение управления речных и морских пароходств представляют в Наркомречфлот и в Наркомморфлот:

1. Заключенное соглашение о прямых перевозках пассажиров и багажа.

2. Расписания движения судов, согласованные между управлениями пароходств.

3. Предложения об изменении тарифов для прямого водного сообщения.

§ 5. В соглашении должно быть предусмотрено:

а) линии движения судов отдельных пароходств;

б) пункты пересадки пассажиров и передачи багажа с одной речной или морской линии на другую;

в) порядок преимущественного предоставления мест пассажирам в пунктах пересадки;

г) порядок продажи билетов и приема багажа;

д) порядок взыскания платы из проезд пассажиров и перевозку багажа;

е) порядок взаимных расчетов;

ж) время начала и окончания перевозок в прямом водном сообщении.

§ 6. Прямое водное пассажирское сообщение осуществляется после утверждения его Наркомречфлотом и Наркомморфлотом.

(Циркуляр Наркомречфлота СССР № 67 от 23/VI 1940 г. и Наркомморфлота СССР № 47 от 23/VI 1940., Сборн. НКРФ № 8)

П РА В И Л А

ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ПАССАЖИРОВ

I. Условия страхования

§ 1. Обязательное страхование пассажиров проводится:

а) на путях сообщения железнодорожного и водного транспорта, кроме пригородного сообщения;

б) на линиях пассажирского воздушного сообщения и

в) на постоянных автомобильных пассажирских линиях общего пользования за пределами пригородной зоны, обслуживаемых специальными транспортными организациями, или организациями, которым постановлением местного Совета депутатов трудящихся разрешено заниматься перевозкой пассажиров (с выдачей проездных билетов).

Обязательное страхование пассажиров проводится только на внутренних линиях Союза ССР. На международных воздушных и морских линиях обязательное страхование пассажиров, согласно настоящих правил, не проводится.

§ 2. Госстрах выплачивает страховую сумму в размере 3.000 рублей в случае смерти или полной (100%-ной) постоянной утраты трудоспособности, происшедшей от несчастного случая в пути следования пассажира.

При частичной постоянной утрате трудоспособности Госстрах выплачивает столько процентов страховой суммы, на сколько процентов застрахованный навсегда утратил трудоспособность от несчастного случая.

Если в течение года со дня несчастного случая, как прямое последствие этого случая, наступила смерть застрахованного, Госстрах выплачивает разницу между полной страховой суммой и суммой, выплаченной за инвалидность, а если за инвалидность выплата не производилась, — выплачивает полную страховую сумму.

§ 3. «Несчастливым случаем» считается всякое внезапное событие, извне воздействовавшее на застрахованного и вызвавшее смерть или постоянную утрату трудоспособности (инвалидность), как например: смерть или увечье, полученное при крушении автомобиля, поезда, парохода или самолета, от удара, падения какого-либо предмета или падения самого застрахованного и т. п.

§ 4. Госстрах не выплачивает страховую сумму в случае смерти или утраты трудоспособности, происшедших с застрахованным пассажиром:

а) от общих заболеваний;

б) в результате военных действий, а также, если по решению народного суда у застрахованного или после его смерти — у наследников его — будет конфисковано имущество.

§ 5. Ответственность Госстраха по страхованию начинается с момента объявления посадки в поезд, пароход, автомобиль или самолет и прекращается по прибытии в пункт конечного назначения, указанный в проездном билете, после оставления застрахованным пассажиром территории станции, пристани или аэродрома.

Примечание. Госстрах несёт ответственность и за несчастные случаи, которые произойдут с транзитным пассажиром во время остановки или пересадки, вызванной условиями транспорта.

II. Взимание страхового сбора и порядок расчёта с транспортными организациями

§ 6. Страховой сбор устанавливается с каждого пассажирского билета и взимается при продаже билета в размере:

25 коп. при стоимости билета ниже 2 рублей;

75 коп. при стоимости билета от 2 до 4 руб. 99 коп.;

1 р. 75 к. при стоимости билета от 5 руб. и до 24 руб. 99 коп.;

2 р. 50 к. при стоимости билета от 25 руб. и выше.

Примечания: 1. Основная стоимость билета определяется без включения страхового сбора и без доплат за плацкарту, скорость и проезд в мягком вагоне.

2. Если билет выдаётся на несколько человек, то страховой сбор взимается с основной стоимости проезда за каждого пассажира.

§ 7. Без взимания страхового сбора считаются застрахованными:

а) депутаты Верховного Совета Союза ССР и Верховных Советов союзных и автономных республик, едущие бесплатно по специальным проездным удостоверениям;

б) лица, награжденные орденами Союза ССР, едущие по специальным бесплатным билетам.

§ 8. При служебных командировках и переводах, а также при приглашении на работу в другие местности, сбор по обязательному страхованию пассажиров оплачивается работниками за свой счет. Военнослужащие, покупающие проездные билеты за наличный расчет или получающие их по воинским требованиям, на которых нет штампа «страхсбор не взимать», уплачивают страховой сбор также за свой счет.

Удержание страхового сбора по отчетам командированных лиц возложено на главных бухгалтеров предприятий, учреждений и организаций. Все несудержанные суммы страхового сбора относятся за счет главного бухгалтера данного предприятия, учреждения или организации.

Оплата страхового сбора производится за счет предприятия, учреждения и организации только в следующих случаях:

а) когда командировка продолжается не свыше трех дней и при этом командированный получает не больше 5 руб. суточных;

б) при местных командировках, когда командированный может вернуться к месту своего жительства в течение 24 часов и в силу этого вовсе не получает суточных;

в) когда военнослужащие приобретают проездные билеты по воинским требованиям со штампом на них «страхсбор не взимать».

§ 9. Лица, обслуживающие в пути следования железнодорожный, водный, воздушный и автомобильный транспорт, не считаются пассажирами и обязательному страхованию не подлежат.

§ 10. Суммы страхового сбора, поступающие от пассажиров в билетные кассы перечисляются:

а) НКПСом — в централизованном порядке на счет Главного управления Госстраха СССР, в Москве — не реже двух раз в месяц;

б) организациями, занимающимися перевозкой пассажиров на автo- и автo-транспорте, — на счета местных органов Госстраха в отделениях Госбанка — не реже одного раза в месяц, и

в) пристанями (портами) пароходств речного и морского флота — на счета местных органов Госстраха — в сроки, установленные особыми соглашениями Главного управления Госстраха СССР с Народными комиссариатами речного и морского флотов Союза ССР.

В случае непорочения транспортными организациями страхового сбора на счет Госстраха, этот сбор подлежит взысканию с транспортных организаций в бесспорном порядке.

III. Выплата страховой суммы

§ 11. В случае смерти застрахованного пассажира, страховая сумма выплачивается его наследникам по свидетельству нотариальной конторы, подтверждающему их право на наследство, или по решению народного суда, а если умерший был несовершеннолетним или нетрудоспособным и не имеет наследников — страховая сумма выплачивается тем лицам, на иждивении которых он находился. Если нотариальная контора или народный суд установят, что прямых наследников нет, — страховая сумма выплачивается родителям застрахованного пассажира.

Если получателями страховой суммы являются несовершеннолетние, то страховая сумма перечисляется в сберегательную кассу по месту жительства несовершеннолетнего — во вклад на его имя, с одновременным уведомлением об этом органов опеки и попечительства.

За постоянную утрату трудоспособности страховая сумма выплачивается самому застрахованному.

§ 12. Процент постоянной утраты трудоспособности от несчастного случая определяется врачом-экспертом или бюро врачебной экспертизы (ВТЭК) на

основании инструкции Госстраха («Временная инструкция врачам-экспертам по определению утраты трудоспособности вследствие повреждений от несчастных случаев»).

При определении процента постоянной утраты трудоспособности принимается во внимание только общая утрата трудоспособности, происшедшая от несчастного случая в пути следования. Утрата профессиональной трудоспособности во внимание не принимается.

§ 13. При наличии бесспорной постоянной утраты трудоспособности от несчастного случая (лишение глаза, потеря руки или ноги и т. п.) освидетельствование застрахованного пассажира и выплата страховой суммы производятся не позднее 10-дневного срока по получении от застрахованного необходимых документов.

Если после несчастного случая нельзя сразу установить окончательный процент постоянной утраты трудоспособности, Госстрах, по желанию застрахованного выплачивает ему страховую сумму, исходя из предполагаемого врачебной экспертизой минимального процента постоянной утраты трудоспособности.

Окончательный процент постоянной утраты трудоспособности устанавливается немедленно по окончании лечения. Если же лечение не будет закончено к концу года со дня несчастного случая, то независимо от продолжения лечения, освидетельствовавшие застрахованного и выплата страховой суммы производятся по истечении года со дня несчастного случая, исходя из процента постоянной утраты трудоспособности на момент освидетельствования. После окончательного установления процента постоянной утраты трудоспособности: ранее выданная сумма удерживается из выплачиваемой Госстрахом суммы.

§ 14. Для получения страховой суммы в инспекцию Госстраха должен быть представлен копия акта (протокола) или другой документ, удостоверяющий, что несчастный случай действительно произошел с застрахованным пассажиром в пути следования.

В случае смерти застрахованного, кроме того, представляется свидетельство ЗАГС о смерти и свидетельство нотариальной конторы или решение районного суда, подтверждающее право на наследство.

Если в свидетельстве ЗАГС не указана причина смерти, то получатель страховой суммы обязан представить справку врача о причине смерти застрахованного.

§ 15. Выплата страховой суммы производится инспекцией Госстраха по месту жительства лица, получающего страховую сумму.

За утрату трудоспособности от несчастного случая выплата страховой суммы, по желанию пострадавшего пассажира, может быть произведена инспекцией Госстраха по месту происшедшего несчастного случая. Указанная инспекция, выплатившая страховую сумму за инвалидность, немедленно сообщает о произведенной выплате инспекции Госстраха по месту постоянного жительства пострадавшего пассажира.

При наличии нескольких наследников, проживающих в разных районах, выплата страховой суммы производится всем наследникам одной инспекцией Госстраха по месту жительства того наследника, который предъявил требование на получение страховой суммы. В этом случае инспекция, выплатившая страховую сумму, немедленно сообщает о выплате тем инспекциям Госстраха, в районе которых проживают наследники умершего пассажира, переводя этим наследникам причитающуюся к выплате сумму почтовым переводом.

§ 16. Требование о выплате страховой суммы должно быть предъявлено инспекции Госстраха не позднее двух лет со дня несчастного случая. Претензии, предъявленные по истечении этого срока, удовлетворению не подлежат.

§ 17. Жалобы на неправильные действия и решения районных и городских инспекций Госстраха направляются в областные, краевые и АССР управления Госстраха, а в республиках, не имеющих областного деления, — в управления Госстраха союзных республик. При несогласии с решением областных, краевых и АССР управлений Госстраха, жалобы направляются в управления Госстраха союзных республик.

Решения управлений Госстраха союзных республик могут быть обжалованы в Главное управление Госстраха СССР, в Москве.

§ 18. Настоящие правила изданы на основании постановлений СНК СССР от 6 апреля 1931 г. «О введении обязательного страхования пассажиров от несчастных случаев на путях железнодорожного, водного, автомобильного и воздушного сообщения» (С. З. СССР 1931 г. № 23, т. 190); от 16 января 1932 г. «Об изменении ст.ст. 2 и 3 постановления Совета Народных комиссаров Союза ССР от 6 апреля 1931 г. «О введении обязательного страхования пассажиров от несчастных случаев на путях железнодорожного, водного, автомобильного и воздушного сообщения» (С. З. СССР 1932 г. № 3, ст. 15); от 3 февраля 1935 г. «Об страховом сборе с пассажировских билетов» (С. З. СССР 1935 г. № 10, ст. 81) и от 2 июня 1936 г. «Об увеличении страхового вознаграждения, выплачиваемого пассажирам при несчастных случаях» (С. З. СССР 1936 г. № 31, ст. 279).
С изданием настоящих правил отменяются изданные Наркомфином Союза ССР 9 апреля 1937 г. за № 112 «Правила обязательного страхования пассажиров».

(Утвержд. Главным упр. Госстраха НКФ СССР 3/VIII 1940 г. № 572/90)

К § 69 Общих правил

П РА В И Л А

РЕАЛИЗАЦИИ ЛИЧНОГО ИМУЩЕСТВА ГРАЖДАН, НАХОДЯЩЕГОСЯ НА БАЗАХ БЕЗДОКУМЕНТНЫХ ГРУЗОВ И БАГАЖА

1. Переданное на склады реализации бездокументных и не востребовавшихся грузов и багажа личное имущество граждан (багаж, ручная кладь), принадлежность которого (из-за отсутствия документов, маркировки или бирок) установить не представляется возможным, а также личное имущество, принадлежность которого известна, но оно не было востребовано в установленные сроки, передается по оценке торгующим организациям для продажи в порядке, установленном для реализации вещей, закупленных у населения.

Примечание. Личное имущество граждан, эвакуированных из фронтальной полосы, принадлежность которого известна, реализации не подлежит и передается на склады долгосрочного хранения багажа и ручной клади (за исключением громоздких вещей — шкафов, гардеробов, кроватей и т. п., которые реализуются порядком, указанным в пункте 1, независимо от наличия адресов их получателей или отправителей).

2. Находящиеся в составе личного имущества граждан драгоценные металлы, камни и жемчуг, а также изделия из них, после предварительной их оценки пересылаются через специальную связь Наркомсвязи СССР Управление драгоценных металлов НКФ СССР.

Одновременно с отсылкой указанных ценностей, начальник склада реализации высылает Управлению драгоценных металлов НКФ СССР (г. Москва ул. Куйбышева, 9) извещение с приложением подробной описи отправленных ценностей, в которой указывается наименование металла, камня или изделия из них, вес в граммах и предварительная оценка каждого отдельного предмета. Кроме того, в этом извещении указывается сумма, причитающаяся пароходству (порту) в возмещение расходов по перевозке, хранению, пересылке ценностей и уплате установленных сборов, а также номер счета и отделения Госбанка, куда Управление драгоценных металлов НКФ СССР обязано перечислить причитающуюся сумму.

Окончательная оценка полученных ценностей производится Управлением драгоценных металлов НКФ СССР.

3. Для оценки передаваемого личного имущества граждан при складах реализации образуются комиссии в составе представителей пароходства, финансовых органов и организаций НКТорга.

4. Суммы, вырученные от реализации личного имущества граждан, за вычетом торговой скидки, зачисляются на депозитный счет соответствующего порта (пароходства).

5. Возмещение стоимости реализованного личного имущества граждан, при документном подтверждении принадлежности им данного имущества, производится портом (пароходством) из наличных сумм, числящихся на их, депозитных счетах, если не истек трехгодичный срок со дня зачисления этих сумм на де-

позитивный счет. Возмещение производится в размере не свыше суммы, вырученной от реализации данного имущества.

6. Суммы, внесенные на депозитные счета порта (пароходства), не востребованные владельцем личного имущества в течение трехгодичного срока со дня зачисления этих сумм на депозитный счет, перечисляются (за вычетом сумм, причитающихся транспорту), управлениями портов (пароходств) ежемесячно, не позднее 5-го числа следующего за отчетным месяца, в доход союзного бюджета на раздел 12 § 19 классификации союзного бюджета.

(Правила разработаны в соответствии с пост. СНК СССР от 6/IX 42 г. № 1494, распоряжением СНК СССР от 9/IV 1943 г. № 7284 и циркулярным письмом НКФ СССР № 175 от 6/IV 1944 г. и утверждены начальником Центрального управления эксплуатации НКМФ СССР 27/V 1944 г.).

К § 69 Общих правил

О ПЕРЕДАЧЕ В СБЕРЕГАТЕЛЬНЫЕ КАССЫ ОБЛИГАЦИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ЗАЙМОВ, ОБНАРУЖЕННЫХ В НЕВОСТРЕБОВАННЫХ И БЕЗДОКУМЕНТНЫХ ДОМАШНИХ ВЕЩАХ

1. Обнаруженные при реализации в не востребовавшихся и бездокументных домашних вещах облигации государственных займов передаются портом на хранение в сберегательную кассу.

Принятые облигации хранятся сберегательными кассами в течение шести месяцев.

2. Прием от портов облигаций государственных займов производится лишь операционными частями центральных и районных сберегательных касс по месту нахождения портов.

3. Облигации должны приниматься от портов при сопроводительных описях, составляемых в двух экземплярах, с указанием: наименования займа и выпуска, номеров облигаций и серий, достоинства облигаций и общей нарицательной их суммы.

Облигации процентных выпусков указываются в сопроводительной описи общей суммой по каждому займу с отметкой о сроке очередного купона, имеющегося при облигациях.

Сберегательные кассы выдают портам квитанции формы № 31 в приеме облигаций. Вместе с квитанцией порту возвращается один экземпляр сопроводительной описи на сданные облигации.

4. Полученную от сберегательной кассы квитанцию формы № 31 порт не позднее следующего дня вместе с возвращенной сберегательной кассой сопроводительной описью облигаций представляет в финансовый отдел управления пароходства для хранения.

5. В случае, когда до истечения шестимесячного срока хранения облигаций владелец заявит претензию о выплате ему сумм, вырученных от реализации, за вычетом сборов транспорта, финансовый отдел пароходства после проверки правильности заявленной претензии составляет требование на сберегательную кассу, в котором указывает: фамилию, имя и отчество владельца облигаций, подлежащих возвращению, дату и номер квитанции, выданной сберегательной кассой, затем требование это вместе с квитанцией пересылает владельцу для получения облигаций из сберегательной кассы.

Если же владелец облигаций живет в другом городе, финансовый отдел составляет требование, в котором указывает те же сведения с добавлением подробного адреса владельца облигаций; к требованию прилагает квитанцию и направляет в сберегательную кассу для высылки облигаций владельцу.

О времени высылки в сберегательную кассу требования владелец облигаций ставится в известность финансовым отделом пароходства.

6. Облигаций, не востребованных в течение шестимесячного срока, покупаются сберегательными кассами (если в отношении облигаций не наступил установленный предельный срок их обращения), а стоимость облигаций перечисляется в местные учреждения Госбанка для зачисления в доход государственного союзного бюджета.

До оформления покупки облигации должны быть проверены комиссией в составе не менее трёх человек по всем таблицам тиражей выигрышей, состоявшихся по данному займу. Эту комиссию должен возглавлять заведующий центральной (районной) сберегательной кассой или лицо, его заменяющее. О результатах проверки облигаций составляется акт.

Если при проверке окажутся выигрышные облигации, то такие облигации подлежат оплате в общем порядке с зачислением в доход государственного бюджета полной стоимости выигрышных облигаций.

(Сборник № 2—3 (18—19) 1942 г.)

К § 94 Общих правил

П РА В И Л А

ПРОИЗВОДСТВА РОЗЫСКА ГРУЗОВ И БАГАЖА

I. Порядок розыска грузов

§ 1. Управления пароходств и порты обязаны производить розыск грузов и багажа в случаях:

- а) обнаружения утраты целой отправки или отдельных мест её;
- б) обнаружения бездокументных мест грузов;
- в) обнаружения документов без груза;
- г) неприбытия грузов в пункты назначения по истечении установленных сроков доставки;
- д) запроса клиентов, железных дорог, управлений морских и речных пароходств и портов.

Капитаны судов обязаны производить розыск груза в случаях, указанных выше в пп. «а», «б» и «в».

§ 2. Розыск грузов управлением пароходства и в крупных портах производится специальными агентами по розыску грузов.

§ 3. Во всех портах должна вестись книга по учету бездокументных, за-
сланных не по назначению и недостающих мест грузов.

II. Способы розыска груза

A. Груз обнаружен без документов

§ 4. Порт, обнаруживший груз без документов, обязан в том случае, если имеется грузовая или транспортная маркировка или другие какие-либо признаки, указывающие откуда и куда следует груз, немедленно занести все эти данные в книгу бездокументных грузов, составить коммерческий акт и в течение суток выявить номер отправки, к которой принадлежит груз, составить досыточную дорожную ведомость и направить при ней груз в порт назначения. О досылке груза известить порт назначения или перевалки и порт отправления.

§ 5. Если из маркировки груза или по другим признакам можно установить только порт отправления, то порт, обнаруживший бездокументный груз, обязан в течение суток запросить порт отправления, куда следует груз.

§ 6. Порт отправления, получив запрос, обязан в течение суток дать ответ порту, сделавшему запрос, адресовав свой ответ в копии порту назначения груза.

§ 7. Если из маркировки груза или по другим признакам нельзя установить откуда и куда следует груз, порт, обнаруживший бездокументный груз, обязан в присутствии заведующего складом или приёмодатчика и представителя ВОХР или постороннего свидетеля, вскрыть упаковку и проверить, нет ли внутри каких-либо документов, указывающих откуда и куда следует этот груз. О вскрытии упаковки и результатах этого вскрытия составляется акт.

В зависимости от результатов осмотра обнаруженных при вскрытии документов порт обязан выполнить требования § 4 и § 5.

Если же при вскрытии груза нельзя установить ни порта отправления, ни порта назначения груза, порт обязан составить подробный акт (с точным указанием бездокументного груза, веса, количества мест и рода упаковки) и сооб-

нить в течение суток управлению пароходства (начальнику коммерческого отдела).

§ 8. Начальник коммерческого отдела (группы) пароходства, получив запрос, обязан проверить, нет ли запросов по розыску такого груза или каких-либо документов, указывающих откуда и куда следовал груз, и в течение суток дать ответ на запрос.

Если соответствующих данных в пароходстве нет, то коммерческий отдел (группа) принимает дальнейшие меры к розыску документов.

В случае если все принятые меры по розыску документов и установлению принадлежности груза не дадут результатов, начальник коммерческого отдела даст указание порту, обнаружившему груз, о передаче его в склад бездокументных грузов для реализации в установленном порядке.

Б. Документы обнаружены без груза

§ 9. Порт, обнаруживший у себя документы без груза, обязан в течение суток тщательно проверить, нет ли в порту груза и, если груз не будет обнаружен, составить об этом акт и отправить при нём документы в порт назначения и одновременно приступить к розыску груза порядком, указанным в §§ 11 и 12 настоящих правил.

§ 10. Досылка перевозочных документов производится заказным пакетом или с пароходом в закрытых конвертах с обозначением на них всех номеров вложенных документов с надписью: «Перевозочные документы». Пакеты регистрируются по экспедиции в разносной книге с указанием всех перечисленных на конверте номеров и сдаются капитану судна по пересылочной ведомости. На конверте обязательно должен быть поставлен штампель порта, досылающего документы.

В. Розыск груза при обнаружении недостачи отдельных грузовых мест

§ 11. Порт, обнаруживший недостачу отдельных грузовых мест, обязан в первую очередь тщательно проверить груз у себя на складах и, если места эти не будут обнаружены, то в течение суток запросить порт отправления, назначения и перевалки.

§ 12. Порт, получивший такой запрос, обязан проверить, нет ли у него разыскиваемых мест, и дать ответ запросившему порту, в копии всем портам, которым был адресован запрос.

Г. Груз не прибыл по назначению в установленный срок

§ 13. В случае неприбытия груза по назначению в установленный срок и предъявления получателем документов, доказывающих приём данного груза к перевозке, порт назначения делает запрос о розыске груза в адрес порта отправления и перевалочных пунктов.

§ 14. Порт отправления и перевалочные пункты обязаны в суточный срок установить время отправления (порт отправления) и время проследования груза (порта перевалки), сообщив эти данные, а также название (или №) судна, номер передаточной ведомости (по мелким отправлениям также и пункт первой сортировки груза), порту назначения.

§ 15. В тех случаях, когда заявление о розыске груза поступает от получателя или отправителя в управление пароходства или в порт отправления, это заявление пересылается в порт назначения для немедленного розыска, с одновременным уведомлением заявителя, куда направлено его заявление. При этом порту назначения сообщаются все сведения, предусмотренные § 14 (если эти сведения имеются).

§ 16. В случае прибытия разыскиваемого груза до получения ответов на запрос о розыске, порт назначения выдает груз и срочно уведомляет о прекращении розыска все порты, которым был адресован запрос.

Д. Розыск грузов на судне

§ 17. При обнаружении недостачи грузов против документов при выгрузке судна или в пути — капитан судна обязан произвести предварительный розыск порядком, указанным в §§ 9—12.

Во избежание параллелизма в розыске грузов, одновременно судом и портом, не получившим груз, начальник порта и капитан судна обязаны установить порядок дальнейшего розыска.

§ 18. При обнаружении на судне бездокументных грузов, капитан судна производит предварительный розыск порядком, указанным в §§ 4—7, а по доставке груза в порт немедленно сдает порту этот груз, оформив сдачу коммерческим актом с указанием в нем номера родаточной ведомости.

III. Порядок адресования запросов о розыске

§ 19. Для определения портов, которым должны быть адресованы розыскные запросы, порт руководствуется следующими данными:

- а) паклейками, марками и бирками на грузовых местах,
- б) документами, при которых прибыла часть груза,
- в) сдаточными ведомостями,
- г) показаниями судовой администрации.

§ 20. Все запросы о розыске грузов и документов (телеграммы и розыскные листы) и вообще вся переписка по розыску подписываются лично начальником порта (или его заместителями по коммерческой части), который не имеет право поручать подписывать розыскные запросы другим работникам.

§ 21. Все повторные запросы по розыску в копии адресуются управлению пароходства с указанием в запросе «вторично».

IV. Порядок регистрации и хранения розыскной переписки

§ 22. Все розыскные листы и телеграммы о розыске грузов или документов регистрируются портом в особой книге.

Номер запроса является порядковым номером книги регистрации розыска, и за этим номером обязательно ведется вся последующая переписка по розыску данной отправки.

§ 23. Вся розыскная переписка, как входящая, так и исходящая, на один и те же отправки или бездокументные места, должна находиться в сброшированном виде и храниться под одним номером розыскного дела.

V. Контроль и инструктаж по розыску грузов

§ 24. Общий контроль и инструктаж по розыску грузов осуществляется коммерческим отделом (группой) пароходства.

§ 25. Коммерческие ревизоры и агенты по розыску грузов обязаны проверять в портах своего участка делопроизводство по розыску грузов, давать инструктивные указания и выявлять лиц, виновных в задержке розыска, принимая меры воздействия против виновных на месте или через коммерческий отдел (группу) пароходства.

(Утвержд. нач. Центр. упр. эксплуатации НКМФ СССР 27/IV 1944 г.)

К § 99 Общих правил ПЕРЕЧЕНЬ ГРУЗОВ, ПОДВЕРЖЕННЫХ УБЫЛИ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ПО ВОДНЫМ ПУТЯМ СООБЩЕНИЯ

	Предельный допустимый % убыли
Хлеб в зерне и семена (гр. 1)	
При перевозке насылью	0,2
» » в таре	0,1
Растения живые (гр. 4)	
1. Солодковый корень	0,50
2. Бадяга, мыльный корень	2,0
3. Остальные лекарственные растения	1,0

Овощи и грибы (гр. 5)

1. Овощи свежие	2,0
2. Капуста свежая	4,0
3. Лук и чеснок свежий	4,0
4. Овощи сушёные и вяленые	0,40
5. Овощи солёные, квашенные, маринованные (в бочках или кадках)	3,0

Фрукты, ягоды и орехи (гр. 6)

1. Фрукты и ягоды свежие	1,0
2. » » » сушёные	0,30
3. Яблоки внавалку	1,0
4. Фрукты мочёные и маринованные	3,0
5. Повидло и пюре в бочках	0,50
6. Орехи и ядра фруктовые костяные	0,25
Мед (гр. 8)	0,5

Мясные товары (гр. 9)

1. Мясо и птица (парные)	1,0
2. Мясо и птица (морожен.)	0,4
3. Прочие грузы этой группы	1,0
4. Сало, кроме сырка	0,40
5. Кишки сырые	3,0

Кожы, шкуры и пушнина невыделанные (гр. 10)

1. Кожы сырые, мокросолёные	2,0
2. Кожы сухие	1,0
3. Обдирки невыделанных кож, в том числе мездра невыделанная	2,0
4. Пушнина невыделанная	1,0

Молочные продукты (гр. 12)

1. Казеин	0,30
2. Масло животное	0,30
3. Сметана и простокваша	1,0
4. Сыр	0,50
5. Творог	1,0
6. Прочие грузы этой группы	1,0

Яйца (гр. 13)

1. Яйца птиц	} 0,60
2. Скорлупа яичная	
3. Прочие грузы этой группы	

Рыбный товар (гр. 15)

1. Рыба свежая	1,0
2. Рыба сухая	0,25
3. Рыба мороженая	0,50
4. Рыба солёная	2,0
5. Рыбная икра	0,50
6. Прочие товары этой группы	1,0

Товары лесные (гр. 18)

1. Жолуди сырые	0,50
2. Жолуди сухие	0,30
3. Прочие грузы этой группы, кроме коры, лыка и мочала	1,0

Мука, крупа и солод (гр. 19)

1. Крупа всякая	}	0,20
2. Мука всякая		
3. Солод		
4. Прочие грузы этой группы		

Масло растительное (гр. 20)

1. Масло растительное в цистернах и бочках жел.	0,40
2. Масло растительное в бочках деревянных:	
в зимнее время	0,50
в летнее время	1,50
3. Маргарин и кокосовое масло	0,20

Спирт винный и напитки алкогольные (гр. 21)

1. Спирт в цистернах	0,10
2. Вино, пиво, портер в бочках	0,40
3. Масло сивушное в бочках	0,40

Напитки безалкогольные (гр. 22)

1. Вода	2,0
2. Лед	2,0
3. Квас в бочках	0,40

Сахар (гр. 23)

1. Мелас	1,0
2. Прочие товары этой группы, кроме сахара и песка сахарного	1,0

Продукты крахмало-паточные (гр. 24)

1. Патока, кроме фруктовой и свекловичной	1,0
2. Прочие продукты этой группы, кроме крахмала и муки картофельной	0,50

Товары кондитерские и пекарные (гр. 26)

1. Варенье в бочках	0,50
2. Конфеты мягкие	0,40
3. » леденцы с начинкой	0,20
4. Патока фруктовая в бочках	0,50
5. Прочие кондитерские товары	0,20

Товары бакалейные и гастрономические (гр. 27)

1. Горчица	0,20
2. Дрожжи сухие	0,50
3. Кофе и какао молотые	0,20
4. Напитки фруктовые и ягодные в сухом виде	0,20
5. Уксус и эссенция фруктовая в бочках	0,50
6. Прочие гастрономические и бакалейные товары сухие	0,20

Отходы пищевкусовой и маслособойной промышленности (гр. 29)

1. Жмыхи	0,50
2. Отруби и прочие отходы навалом	0,40
3. Отруби и прочие отходы в таре	0,30

Твердое минеральное топливо (гр. 31)

1. Все грузы этой группы	1,50
(при перегрузке добавляется 10% на каждую перегрузку).	

Нефтяные грузы (гр. 32)

1. Керосин, биогронт, нефть моторная в цистернах	летом	0,75
	зимой	0,75
	в бочках металлических	0,30
	в бочках деревянных: летом	1,0
	зимой	0,75
2. Мазут, масла смазочные и нефтяные остатки:		
	в цистернах	0,50
	в бочках	0,60
3. Нефтяной гудрон в таре		0,25
	» внавалом	0,50
4. Бензин в цистернах: летом		1,0
	зимой	0,50
	Бензин в бочках	0,25
5. Мази нефтяные		0,20

Руды (гр. 33)

Все грузы	1,50
---------------------	------

Соль (гр. 34)

1. Соль мокрая	4,0
2. Соль в таре	0,50

Строительные материалы минерального происхождения (гр. 35)

1. Все грузы этой группы в кусках	0,50	
2. Все грузы этой группы в измельченном состоянии:		
	внавалку	2,0
	в таре	1,0

Зола, огарки и шлаки (гр. 47)

Все грузы этой группы	2,0
Врезенты, мешки и чехлы из тканей (гр. 50)	
Все предметы этой группы, бывшие в употреблении, кроме мешков	0,50

Тряпье (гр. 52)

Все грузы этой группы	1,0
---------------------------------	-----

Кожы выделанные и шкуры (гр. 53)

1. Кожа подошвенная	0,20
2. Лоскут и обрезки выделанной кожи и обдирки	0,50

Меховой и пушной товар (гр. 55)

Обрезки овчинных и сурковых шкур, выделанные, в сыром виде	2,0
--	-----

Изделия из щетины и волоса (гр. 56)

Войлок и войлочные изделия	0,50
--------------------------------------	------

Деревянные изделия (гр. 57)

1. Паркет	0,50
2. Пробка	1,0
3. Деревянная тара	1,0
4. Прочие деревянные изделия (кроме поз. 1)	0,50

Бумажная масса, бумага и картон (гр. 58)

1. Картон и бумага в кипах, а также картонные прокладки для яиц	0,50
2. Целлюлоза и бумажная масса:	
в сыром виде	2,0
в сухом виде	0,50
3. Брак и отбросы бумажные	1,0
4. Картон и бумага в ящиках	1,0

Продукты основной химической промышленности, кислоты, соли и щелочи (гр. 60)

1. Кислоты всякие и прочие химические продукты в жидком виде	0,25
2. Кислоты всякие в сухом виде	0,50
3. Магнезия и прочее химическое сырье:	
внавалку	2,0
в таре	1,0

Продукты коксобензолной и лесохимической промышленности (гр. 61)

1. Все продукты в жидком виде:	
в цистернах: летом	1,0
зимой	0,5
в бочках металлических	0,25
в бочках деревянных	0,50
в сухом виде: внавалку	1,0
в таре	0,25
2. Сажа всякая в таре	0,50

Краски и красильные вещества (гр. 62)

1. Краски и красильные вещества сухие:	
внавалку	1,0
в таре деревянной	0,30
2. Краски и красильные вещества в жидком виде в деревянной упаковке	0,50

Дубильное сырье и продукты (гр. 63)

Дубители искусственные	0,25
----------------------------------	------

Вещества земледобрительные (гр. 64)

Вещества земледобрительные:	
внавалку	1,50
в таре	1,0

Продукты костеобрабатывающей и мыловаренной промышленности (гр. 66)

1. Аппреты и шпихта, клей костяной, сапожный, столярный и малярный	0,30
2. Клей прочий, в бочках и мешках	0,30
3. Мыло хозяйственное	1,0

Изоляционные, полировальные, шлифовальные и кровельные изделия (гр. 72)

1. Составы огнеупорные всякие	0,50
2. Составы и мази для чистки металлов	0,50
3. Предметы поз. 6—7:	
внавалку	1,0
в таре	0,25

Примечание. Для грузов, допускающих растрску и утечку при смешанных железнодорожно-водных перевозках, нормы убыли повышаются против установленных настоящим перечнем на каждую перевалку груза с железной дороги на воду или обратно — на 30%, а для руды всякой и каменноугольных грузов устанавливаются дополнительные нормы убыли — 2% на каждую перевалку.

Убыль не допускается при перевозках как по железным дорогам, так и по водным путям для грузов, предъявляемых к перевозке в герметической укупорке (запаянной или залитой смолочем, смолой, воском и пр.), а также предъявляемых в стеклянной укупорке капитков всяких алкогольных и безалкогольных, жидких дрожжей, эссенций фруктовых и ягодных, уксуса, уксусной эссенции и уксусного спирта.

(Постановл. КОМСТО № 33 от 17/IV 1932 г. и определение судебной коллегии по гражданским делам Верховного Суда РСФСР от 4 ноября 1940 г. дело № 28052)

К § 99 Общих правил

ПЕРЕЧЕНЬ ГИГРОСКОПИЧЕСКИХ И ЛЕГКОВОСПРИНИМАЮЩИХ ВЛАГУ ГРУЗОВ, НЕ ПОДВЕРЖЕННЫХ ЕСТЕСТВЕННОЙ УБЫЛИ В ВЕСЕ ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ ИХ ПО ВОДНЫМ ПУТЯМ

1. Вещества волокнистые (вся гр. 2).
 2. Табак листовой (вся гр. 3).
 3. Сено, солома, хмель, сухие растения (из гр. 4).
 4. Книжки сухие, жилы, рога и копыта (из гр. 9).
 5. Шерсть животных, пух, волос и щетина (вся гр. 11).
 6. Коконь (из гр. 14).
 7. Лесные строительные и поделочные материалы, кроме леса круглого (из гр. 16).
 8. Дрова и уголь древесный, кроме дровяного долготья. (из гр. 17).
 9. Кора древесная, лыко, мочало (из гр. 18).
 10. Сахар рафинад и сахарный песок (из гр. 23).
 11. Крахмал и мука картофельная (из гр. 24).
 12. Табачные изделия (гр. 25).
 13. Печенье, сухари, пряники, пекарные и макаронные изделия (из гр. 26).
 14. Чай (из гр. 27).
 15. Соль сухая навалом (из гр. 34).
 16. Вата (из гр. 48).
 17. Мешки (из гр. 50).
 18. Вережка и веревочные изделия (вся гр. 54).
 19. Меховой товар, выделанные обрезки меховые сухие (из гр. 55).
 20. Изделия из щетины и волоса (вся гр. 56).
 21. Тара деревянная, соломка для спичек (из гр. 57).
 22. Кора дубильная, дубители естественные (из гр. 63).
 23. Изделия из камыша, лозы, лыка и т. д., кроме мебели (из гр. 75).
- (Постановление Комитета по перевозкам при СТО № 33 от 17/IV 1932 г.)

К § 118 Общих правил

О ВОСПРЕЩЕНИИ ПРЕДЪЯВЛЕНИЯ МЕЛКИХ ПРЕТЕНЗИЙ ПО ПЕРЕВОЗКАМ

СНК СССР постановляет:

1. Воспретить органам водного транспорта, с одной стороны, и прочим органам общественного сектора, с другой стороны, предъявлять друг к другу:

а) претензии об уплате недоборов и о возврате переборов по перевозкам, если сумма претензии по отдельному перевозочному документу составляет менее (10) десяти рублей, и

б) претензии об уплате недоборов и о возврате переборов по тем перево-

вочным документам, по которым общая сумма подлежащих уплате платежей не превышает пятидесяти (50) рублей.

(Извлеч. из пост. СНК СССР от 25/VIII 1932 г. С. 3., 1932 г., № 65, ст. 385)

К § 120 Общих правил

О СРОКАХ ДАВНОСТИ

(выписка из Кодекса торгового мореплавания)

Ст. 241. Право на иск погашается:

а) по требованиям, вытекающим из договора перевозки, — годичной давностью, исчисляемой со дня выдачи груза, и в случае, если груз не был выдан, со дня, в который он должен был быть выдан;

б) по требованиям, вытекающим из договора перевозки пассажиров и багажа, — годичной давностью со дня, объявленного для отправления судна из обусловленного договором пункта;

в) по требованиям, вытекающим из договора фрахтования судна за время, — годичной давностью, исчисляемой со дня окончания действия договора;

г) по требованиям, вытекающим из договора буксировки — годичной давностью, исчисляемой со дня, в который возникло право на иск;

д) по требованиям, вытекающим из сделок, заключенных капитаном в силу его законных полномочий, — годичной давностью, исчисляемой со дня, в который возникло право на иск;

е) по обратным требованиям, предусмотренным ст. 159, — годичной давностью, исчисляемой со дня уплаты соответствующей суммы;

ж) по требованиям о возмещении убытков от столкновения судов, кроме требований, предусмотренных ст. 159, — двухгодичной давностью, исчисляемой с того дня, в который был причинен вред;

з) по требованиям, возникающим из оказания помощи, — двухгодичной давностью, исчисляемой со дня оказания действий по оказанию помощи;

и) по требованиям, вытекающим из общей аварии, — двухгодичной давностью, исчисляемой со дня, в который возникло право на иск;

к) по требованиям, вытекающим из договора морского страхования, — двухгодичной давностью, исчисляемой со дня, в который возникло право на иск.

Ст. 242. К требованиям, указанным в ст. 241, применяются правила о прерыве, приостановлении и восстановлении течения давности, установленные гражданским законодательством Союза ССР и союзных республик.

Независимо от изложенного в первой части настоящей статьи, течение давности срока приостанавливается, если исчисление суммы иска зависит от расчетов по общей аварии, на время со дня объявления диспашером о пришествии к составлению диспаша до дня объявления им об окончании составления таковой.

Ст. 243. В случае, когда после приостановления течения давности остающийся срок на предъявление иска меньше трех месяцев, этот срок удлиняется до трех месяцев, а в отношении требований, вытекающих из общей аварии, до шести месяцев.

Ст. 244. Установленные в ст. 241 сроки давности удлиняются до трех лет в случаях, когда судно, к которому относятся эти требования, не могло быть в течение срока давности застигнуто в портах или водах Союза ССР, если притом истец имеет в Союзе ССР свое местожительство или предприятие.

К § 121 Общих правил

СРОКИ РАССМОТРЕНИЯ ПРЕТЕНЗИЙ

(выписка из Кодекса торгового мореплавания)

Ст. 247. Дирекция или управление морского бассейна обязаны рассмотреть претензию, если она не превышает 50,000 руб., и либо удовлетворить ее, либо вынести мотивированный отказ в следующие сроки:

а) по претензиям о возврате сумм, вырученных от продажи невостребованных грузов, о вознаграждении за просрочку доставки грузов и об оплате задержанных наложенных платежей, — не позднее 30 дней со дня предъявления претензии;

б) по остальным претензиям — не позднее 45 дней со дня предъявления претензии.

Если сумма претензии превышает 50 000 руб., то дирекция или управление морского бассейна обязаны в 3-дневный срок представить претензию со своим заключением на рассмотрение центрального управления Совторгфлота или Морфлота по принадлежности. Последние обязаны рассмотреть претензию и либо удовлетворить ее, либо вынести мотивированный отказ в указанные выше сроки, считая эти сроки со дня поступления к ним претензии.

Ст. 250. Споры о переборах по перевозкам рассматриваются в следующем порядке. Претензии о переборах предъявляются независимо от суммы к дирекциям и управлениям морских бассейнов и к управлениям морских торговых портов.

Указанные органы обязаны не позднее месячного срока рассмотреть претензию и либо удовлетворить ее, либо вынести мотивированный отказ.

К § 126 Общих правил

П РА В И Л А

ПРЕДЪЯВЛЕНИЯ И РАССМОТРЕНИЯ ПРЕТЕНЗИЙ

§ 1. Заявления о претензиях, вытекающих из договора перевозки, а также по переборам (ст.ст. 245 и 250 Кодекса торгового мореплавания Союза ССР) могут посылаться по почте или подаваться непосредственно управлению того пароходства, к которому предъявляется претензия.

§ 2. Претензии излагаются в письменном заявлении, в котором обязательно указываются:

- а) предмет претензии;
- б) сумма претензии по каждому предъявляемому документу;
- в) перечень заявителя, по которому он желает получить платеж.

§ 3. К заявлению должны быть приложены документы, подтверждающие претензию. Накладные и коносаменты должны представляться в подлинниках. Все остальные документы (коммерческие акты, акты о погрузке и выгрузке, акты о рейдовых работах судов, счета, справки, фактуры, спецификации, заявки, разрядки и т. п.) могут быть представлены или в подлинниках, или в засвидетельствованных копиях.

Примечание. Предъявитель претензии освобождается от представления накладной, если им будут представлены доказательства в том, что порт назначения отказал получателю в выдаче накладной.

§ 4. Управление пароходства обязано, прежде чем выдать расписку в принятии заявления, проверить приложенные к заявлению документы, а в случае их неточности или отсутствия (в частности при отсутствии коммерческого акта при предъявлении претензии о возмещении стоимости поврежденного или утраченного груза), предложить подающему заявление пополнить недостаток документов и до представления недостающих документов не принимать заявления.

§ 5. В расписке о принятии заявления указывается год, месяц и день подачи заявления, а также количество принятых при заявлении документов.

§ 6. Если заявление получено по почте, то в случае неполноты или недостатка документов, подтверждающих претензию, пароходство обязано в десятидневный срок уведомить заявителя претензии об оставлении его заявления без рассмотрения, с точным указанием, какой документ должен быть предъявлен дополнительно.

§ 7. Пароходство обязано рассматривать все претензии в сроки, указанные в ст. 247 и 250 Кодекса торгового мореплавания. Претензии по перевозкам прямого смешанного железнодорожно-водного сообщения, кроме претензий по переборам, должны быть рассмотрены пароходствами в срок не позже шести месяцев со дня поступления претензии.

§ 8. Пароходство обязано уведомить предъявителя претензии по указанному им адресу о своем согласии или несогласии удовлетворить претензию с кратким, но четким и обоснованным изложением мотивов полного или частичного отказа.

§ 9. При удовлетворении претензии в заявленной сумме документы предъявителю претензии не возвращаются.

§ 10. При частичном удовлетворении или отклонении претензии документы возвращаются предъявителю претензии, причём на них ставится штампель и делается надпись от руки с указанием номера претензионного дела и органа, рассматривавшего претензию, а если претензия частично удовлетворена, то, кроме того, указывается выплаченная сумма и время ее выплаты.

§ 11. Для учёта претензии и контроля за правильным разрешением претензионных дел управления морских пароходств ведут журналы претензий.

§ 12. Жалобы на решения управлений пароходств по претензиям о возврате перебора подаются в порядке § 124 Общих правил (ст. 250 Кодекса торгового мореплавателя). При этом жалобщик одновременно с подачей жалобы обязан направить копию жалобы управлению пароходства, рассматривавшему претензию.

Примечание. Под претензиями о возврате перебора понимаются все требования о возврате излишне взысканных с отправителя или получателя платежей (провозной платы, дополнительных и особых сборов, расходов, произведенных за счет грузовладельцев, штрафов), а также претензии об уплате предусмотренных тарифами премий.

§ 13. Управление пароходства обязано в пятидневный срок со дня получения копии жалобы выслать органу, рассматривающему жалобу, претензионное дело и свой отзыв на жалобу.

§ 14. Центральные управления Наркомморфлота обязаны рассматривать все поступающие жалобы по делам о переборах в течение месячного срока со дня получения претензионного дела от органа, рассматривавшего претензию.

§ 15. В ответе на жалобу должно быть указано: 1) кем была принесена жалоба, 2) предмет жалобы, 3) сумма претензии, 4) мотивы, принятые в основание решения по каждому пункту жалобы, 5) указание на законы, правила и тарифы, на которых основаны мотивы, и 6) решение управления, рассматривавшего жалобу.

§ 16. Независимо от рассмотрения предъявляемых клиентурой претензий о переборах, пароходства, руководствуясь постановлением СНК СССР от 25/II 1936 г. № 262 («О борьбе с переборами и недоборами платы за перевозку грузов на железнодорожном и водном транспорте») и изданной на основании указанного постановления инструкции, обязаны производить проверку перевозочных документов с целью выявления переборов и недоборов и, в случае их выявления, производить по ним расчеты с клиентурой, не ожидая предъявления к ним претензий.

(Утверждена начальником Центр. упрвл. эксплуатации НКМФ 12/V 1944 г.)

К § 126 Общих правил

О БОРЬБЕ С ПЕРЕБОРАМИ И НЕДОБОРАМИ ПЛАТЫ ЗА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ И ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ

Совет Народных Комиссаров Союза ССР на основе проверки, произведенной Комиссией советского контроля при СНК СССР, отмечает явно недостаточную борьбу органов НКПС и НКВОД с массовыми фактами переборов и недоборов с хозорганов сумм по оплате перевозок, а также невозвращение излишне полученных с хозорганов сумм, даже в случаях установления органами контроля доходов транспорта фактов перебора.

В целях устранения этих ненормальностей Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляет:

1. Обязать железные дороги и пароходства в 15-дневный срок по выявлении переборов возвращать владельцу груза излишне полученные с него за перевозки суммы, не ожидая предъявления претензий со стороны владельца груза.

Предложить НКПС и НКВОД обязать органы контроля доходов железных дорог и пароходств в 5-дневный срок с момента выявления перебора сообщать об этом соответствующему хозоргану и одновременно финансовому отделу уп-

равления дороги или пароходства. Финансовый отдел управления дороги или пароходства обязан не позже чем в декадный срок после получения такого уведомления возвращать владельцу груза излишне полученные с него суммы.

Установить судебную ответственность работников органов контроля доходов и финансовых отделов железнодорожного и водного транспорта за нарушение порядка, установленного настоящей статьей.

Предложить прокуратуре Союза ССР проследить за практическим осуществлением этого порядка, сообщив СНК СССР результаты своей работы за первое полугодие не позднее 1 июля 1936 г.

Предложить НКПС и НКВОД в 2-декадный срок установить, по согласованию с заинтересованными наркоматами, по каким грузам переборы подлежат возвращению грузополучателю, а по каким — грузоотправителю.

2. Обязать НКВОД ввести, начиная с навигации 1936 года, сплошную проверку органами контроля доходов при управлениях пароходств всех транспортных документов, по которым расчеты с клиентурой производятся на пристанях.

3. Обязать все предприятия и организации всех ведомств при обнаружении по транспортным документам недоборов провозной платы, не позже месячного срока со дня получения этих документов перечислять суммы недобора соответствующим железным дорогам и пароходствам.

Установить судебную ответственность работников предприятий и организаций всех ведомств за нарушение порядка, установленного в настоящей статье.

4. Обязать все хозорганы не позже чем в декадный срок со дня получения от органов контроля доходов железных дорог и пароходств уведомлений о недоборе провозной платы вносить сумму недобора на счёт соответствующих железных дорог и пароходств.

5. Возложить контроль и проверку правильности транспортных документов непосредственно на грузоотправителей и грузополучателей, запретив им передоверять эту проверку каким бы то ни было другим лицам и организациям.

Транспортно-претензионные бюро и конторы в наркоматах, главных управлениях, объединениях, трестах и сбытовых конторах в месячный срок ликвидировать.

6. Запретить хозорганам исчислять размер платы и премировать своих сотрудников, в зависимости от суммы предъявленных или удовлетворенных претензий к железным дорогам и пароходствам, а не числа проверенных документов или выявленных ошибок.

7. Предложить НКПС и НКВОД в 2-месячный срок разработать:

а) практические меры по улучшению и упрощению системы таксировки и оформления транспортных документов;

б) систему материального поощрения работников железнодорожного и водного транспорта за устранение фактов переборов и недоборов и систему материальной их ответственности за допущение переборов и недоборов.

О принятых мерах сообщить Совету Народных Комиссаров Союза ССР в указанный 2-месячный срок.

8. Предложить НКПС и НКВОД в 2-декадный срок внести в СНК СССР проекты изменений устава ж. д., устава внутреннего водного транспорта и Кодекса торгового мореплавания, вытекающих из настоящего постановления. (Постанов. СНК СССР от 25/II 1936 г. № 362; Сборн. № 3(13), изв. № 134)

К § 126 Общих правил

ИНСТРУКЦИЯ

О ПОРЯДКЕ ПРОИЗВОДСТВА РАСЧЕТОВ С КЛИЕНТУРОЙ ПО ПЕРЕБОРАМ И НЕДОБОРАМ ЗА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ

На основании постановления СНК СССР от 25/II 1936 г. № 362 «О борьбе с переборами и недоборами за перевозку грузов на железнодорожном и водном транспорте» устанавливается следующий порядок расчетов:

1. Расчеты по переборам

1. Переборы, допущенные агентами порта, по выявлении их должны быть уплачены клиентуре в течение 15 дней с посылкой клиентуре уведомлений в

сроки, установленные постановлением СНК СССР от 25/II 1936 г., т. е. через пять дней после выявления переборов.

2. Для возврата выявленных пароходствами переборов, на основании протаксированных дорожных ведомостей и, после заверки тарифоведом выявленных таксировщиками переборов, составляются отдельно по каждому клиенту извещения (КС-46).

В перечни не должны включаться суммы переборов по отправкам в размерах, предусмотренных постановлением СНК СССР от 25/VIII 1932 г. (§ 118 Общих правил).

3. Извещения составляются в 3 экз., из которых первый отсылается клиенту, второй остается в делах контроля сборов, третий передается финансово-расчетной группе.

4. Одновременно с посылкой извещения финансово-расчетная группа финотдела пароходства, не ожидая требования клиента, переводит суммы выявленных переборов с расчетно-доходного счета на счет соответствующего клиента:

- а) на суммы 1000 руб. и выше даются поручения Госбанку;
- б) суммы ниже 1000 руб. переводятся почтой через органы НКСвязи.

5. Уплата переборов производится грузополучателям; перечень грузов и хозорганов, по которым возврат переборов должен производиться грузоотправителям, прилагается (см. прилож. № 1). По всем остальным грузам переборы возвращаются грузополучателям.

II. Расчеты по недоборам

6. Для получения недоборов пароходствами составляются перечни и высылаются клиенту при счёте для оплаты в 10-дневный срок.

7. В перечни о недоборах не должны включаться суммы по отправкам в размерах, предусмотренных постановлением СНК СССР от 25/VIII 1932 г. (§ 118 Общих правил).

8. В тех случаях, когда уплата переборов производится грузоотправителям (см. п. 5), взыскание недоборов по таким грузам и хозорганам также должно производиться с последних.

9. При зачётах недоборов причитающимися клиенту переборами, об этом делаются отметки в перечне переборов и недоборов, и перечни недоборов высылаются клиенту (одновременно с извещением о переборах).

10. При невозможности полностью зачесть недоборы переборами, на подлежащую взысканию сумму в пользу пароходства клиенту предъявляется счёт для оплаты с приложением к счёту перечней как на недоборы, так и на переборы. При превышении суммы переборов над недоборами — остающаяся сумма переборов переводится по принадлежности порядком, указанным в п. 4 настоящей инструкции.

11. Для регистрации расчётов по переборам и недоборам должен быть заведен журнал, в котором следует записывать: порядковый номер, номер отправки, пункты отправления и назначения, наименование хозоргана, время выявления и время оплаты недобора или перебора и суммы недобора или перебора.

(Сборн. НКВода, 1936 г., № 7(17), изв. 215)

П Е Р Е Ч Е Н Ь
грузов, расчет по которым за переборы и недоборы должен производиться
с грузоотправителями

№ п.п	Группа и позиция номенклатуры	Наименование грузов	Наименование грузоотправителей, с которыми должны производиться расчеты	В чей адрес следует груз
4	2	3	4	5
1	Гр. 1 и 19	Хлеб в зерне и мука	Хозорганы системы „Заготзерно“ (элеваторы, сыпные пункты и др.) и „Главхлеб“	Во все адреса, кроме хозорганов системы „Заготзерно“
2	Гр. 3	Табачное сырье	Хозорганы системы „Союзтабаксырье“	Во все адреса
3	Гр. 5, поз. 7, гр. 6, поз. 4	Сухоовощи и ядро мелк. ореха	Хозорганы системы „Наркомпищепрома“	То же
4	Гр. 6, поз. 1, 2 и 3	Фрукты свежие	То же	„
5	Гр. 6, поз. 5, гр. 28	Консервы всякие, в том числе в герметической укупорке	Все грузоотправители	„
6	Гр. 5, поз. 6 и 7, гр. 6, поз. 6, гр. 28, поз. 1	Томат, пюре, повидло	Хозорганы системы „Наркомпищепрома“	„
7	Гр. 7, поз. 1 и 2	Живность убойная	Хозорганы системы „Наркомсовхозов“	„
8	Гр. 9	Все мясные грузы	Все грузоотправители	„
9	Гр. 12.	Молочные продукты	Хозорганы системы „Главмасло“	„
10	Гр. 20, поз. 3	Маргарин и майонез	Хозорганы системы „Союзжирмасло“	„
11	Гр. 25	Табачные изделия	Хозорганы системы „Табакторг“	„
12	Гр. 26, поз. 2	Макаронные изделия	Хозорганы системы „Главамакарон“ и Наркомместпромов союзных республик	„
13	Гр. 21, поз. 1, 2, 6, 6	Спирт и водочные изделия	Все грузоотправители	„
14	Гр. 27, поз. 6	Чай	Хозорганы системы „Главчай“	„
15	Гр. 34	Соль	Хозорганы системы „Главсоль“	В адрес заводов „Главспирта“

№№ п. п.	Группа и позиция номенклатуры	Наименование грузов	Наименование грузоотправителей, с которыми должны производиться расчеты	В чей адрес следует груз
1	2	3	4	5
16	Гр. 37, поз. 1	Посуда порожняя изпод спирта и водочных изделий	Все грузоотправители	В адрес заводов „Главспирта“
17	Гр. 40, поз. 1	Трубы чугунные, облож. резиной	Заводы „Главрезины“	Во все адреса
18	Гр. 40, поз. 1	Валы, валики, ободья и шины из черных металлов, обтянутые резиной	То же	То же
19	Гр. 43, поз. 1	Шкивы, обложени. резиной	„	„
20	Гр. 44, поз. 1	Колеса металл., обтянутые резиной, и лодки резинов.	„	„
21	Гр. 46, поз. 4	Трубы и трубки изоляц. гуттаперчевые, резиновые и эбонитовые	„	„
22	„	„Электролампы“	Московский электрозав.	„
22	Гр. 49, поз. 1	Пассы шерстяные и хлопчатобумажные, прорезиненные	Заводы „Главрезины“	„
23	Гр. 65	Спички	Спичечные фабрики НКЛЕСа	„
24	Гр. 66, поз. 3 и 4	Мыло	Хозорганы системы „Главрасжирмасло“	„
25	Гр. 67, поз. 1	Каучук и резиновые изделия	Заводы Наркомтяжпрома	„
26	Гр. 67 поз. 1	Маски противогазные	Заводы „Главрезины“	„
27	Гр. 68, поз. 3	Предметы гигиены резиновые	Заводы „Главрезины“	„
28	Гр. 72, поз. 3	Асбестовые изделия	Заводы Наркомтяжпрома	„
29	Гр. 72, поз. 3, 6 и 7	Веревки и волокна асбестовые	„	„
		Пушонка (асбестовая масса)	„	„
		Лента тормозная асбестовая и ткань асбестовая	„	„
30	Гр. 73 поз. 1	Галоши, обувь резиновая	То же	„
31		Плоты за тягой пароходств	Хозорганы системы НКЛЕСа	„

ОГЛАВЛЕНИЕ

Стр.

О введении в действие официальных руководств по правилам перевозок и тарифам, применяемым на морском транспорте СССР (Выписка из приказа Народного Комиссара Морского Флота Союза ССР № 207 от 20/V 1944 г.)	2
--	---

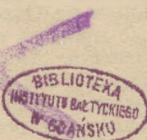
О Т Д Е Л „А“

Общие правила перевозки грузов, пассажиров и багажа по морским путям сообщения на судах СССР	
1—20 I. Общие положения	3
21—53 II. Перевозка грузов	6
54—72 III. Перевозка пассажиров, багажа и товаро-багажа	12
73—115 IV. Ответственность перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя и пассажиров	14
116—127 V. Акты, претензии и иски	21

О Т Д Е Л „Б“

Специальные правила перевозки грузов, пассажиров и багажа по морским путям сообщения	
к § 3 Правила перевозки грузов в прямом водном сообщении	22
к § 3 Правила перевозки грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении	27
к § 3 Инструкция о порядке передачи грузов в пунктах перевалки и составления коммерческих документов на перевозку грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении	27
к § 3 Правила перевозки грузов смешанным железнодорожно-водным сообщением через порт Николаевск-на-Амуре морем на Сахалин	27
к § 3 Особые правила перевозки грузов, следующих в Николаевск-на-Амуре для дальнейшей перевозки морем до Нагаево в адрес Дальстроя	28
к § 19 О порядке утверждения ставок специальных сборов, портовых сборов и сборов за погрузо-разгрузочные работы на железнодорожном и морском транспорте	28
к § 19 Выписка из посл. СНК СССР от 29/III 1935 г. № 534 о ставках за хранение экспортно-импортных грузов	28
к § 28 Положение о перевозке почты морем	29
к § 31 Правила маркировки грузов	36
к § 33 Правила расчётов чеками из лимитированных книжек	39
к § 34 Правила перевозки грузов с наложенным платежом	43
к § 35 Правила перевозки грузов с объявлением ценности	44
к § 35 Положение о судосуточных нормах в морских портах	45
к § 43 Правила о сроках доставки грузов по морским путям в малом каботаже	65
к § 45 Правила доставки, хранения и ликвидации грузов в случае наступления длительного препятствия к продолжению перевозки	69

к § 49	Инструкция по приему, краткосрочному хранению и отпуску грузов складами морских портов НКМФ СССР	71
к § 51	Правила о сроках приема грузополучателями и вывоза грузов из портов	88
к § 53	Правила реализации невостребованных и бездокументных грузов	91
к § 53	О порядке зачисления сумм, вырученных от реализации бездокументных и невостребованных грузов на морском транспорте (приказ Народного Комиссара Морского Флота СССР от 20/1 1943 г № 5)	100
к §§ 54—72	Правила перевозки пассажиров, багажа и товаро-багажа морским флотом СССР	101
к §§ 54—72	Правила перевозки пассажиров и багажа в прямом водном сообщении	120
к § 67	Правила обязательного страхования пассажиров	121
к § 69	Правила реализации личного имущества граждан, находящегося на базах бездокументных грузов и багажа	124
к § 69	О передаче в сберегательные кассы облигаций государственных займов, обнаруженных в невостребованных и бездокументных домашних вещах	125
к § 94	Правила производства розыска грузов и багажа	126
к § 99	Перечень грузов, подверженных убыли при перевозке по водным путям сообщения	128
к § 99	Перечень гигроскопических и легковоспринимающих влагу грузов, не подверженных естественной убыли в весе при перевозках их по водным путям	133
к § 118	О воспрещении предъявления мелких претензий по перевозкам	133
к § 120	О сроках давности (выписка из Кодекса торгового мореплавания)	134
к § 121	О сроках рассмотрения претензий (выписки из Кодекса торгового мореплавания)	134
к § 126	Правила предъявления и рассмотрения претензий	135
к § 126	О борьбе с переборами и недоборами платы за перевозку грузов на железнодорожном и водном транспорте	136
к § 126	Инструкция о порядке производства расчетов с клиентурой по переборам и недоборам за перевозку грузов	137



R 784

4569 II



Отв. редактор А. Ю. Панкратьев

Техн. редактор Е. Г. Шпак

Л 49671 Сдано в производство 11/VI 1944 г. Подп. к печати 11/V 1945 г.
 Объем 9 печ. л. 17,14 уч.-изд. л. В 1 печ. листе 76180 зн.
 Изд. № 79 Формат 60×92¹/₁₆ Зак. 4395 Тираж 2000 экз.

Центральная типография НКО СССР имени К. Е. Ворошилова

ДЛЯ ЗАМЕТОК

Цена 21 руб.

BIBLIOTEKA
Uniwersytecka
Gdańsk

II 413895/1

