

ТРАНСПОРТИРОВКА ИМПОРТНЫХ ГРУЗОВ

В довоенное время транспортировка импортных и экспортных грузов России производилась преимущественно морским путем. Так, из всего внешнего грузооборота в 1913 г. по сухопутным границам прошло 28,5%, а по морским — 71,5% грузов.

Тот же характер преимущественного использования морских путей для внешней торговли сохранился и сейчас.

Распределение внешнего грузооборота СССР
(в процентах)

Года	По сухоп. границам	По морским границам
1921	24,7	75,3
1922	31,6	68,4
1923	11,2	88,8
1924	14,0	86,0
1925	10,0	90,0
1926	9,0	91,0

При незначительном вообще участии советского торгового флота в обслуживании нашей внешней торговли (в 1925 г. около 7,8%, а в 1926 г. около 8%), последний все-таки играет значительную роль в обслуживании специально нашего импорта. Так, в 1925 г. на судах под советским торговым флагом было перевезено 20,5% импорта в СССР, а в 1926 г. 21,5%. По отдельным морям получаем следующую картину:

Название морей	В 1925 г.	В 1926 г.
Белое море и С. Ледовитый океан . .	18,3%	22,4%
Балтийское море . .	22,9%	23,6%
Черное и Азов. моря	14,1%	16,9%
Тихий океан	43,2%	16,6%

Это обстоятельство побудило советское правительство обратить особое внимание на срочное оборудование портов СССР. В настоящее время глубины в подходных каналах доведены до уровня довоенных, а местами даже и превзойдены, причалы и складочные помещения отремонтированы, пловучие средства и землечерпательные снаряды восстановлены. В целом ряде портов впервые при советской власти механизирована погрузка и выгрузка с судов. В Ленинградском порту на т. н. импортной территории построен целый ряд механизированных складов у глубоковод-

ных причалов для хранения импортных грузов.

Для перевозки импортных грузов установлены регулярные линии судов под советским флагом и под иностранными. Так, на Балтийском море Совторгфлотом поддерживается регулярное сообщение между Ленинградом и Гамбургом, Штеттином и Лондоном; немецкими пароходными обществами — от Ленинграда до Штеттина; датской компанией — от Ленинграда до Копенгагена; французской компанией — от Ленинграда до Гавра.

На Черном и Азовском морях Совторгфлотом поддерживаются регулярные линии до портов Ближнего Востока (Константинополь, Пирей, Яффа, Александрия), до Лондона и Гамбурга. В настоящее время налаживается линия на Геную и Марсель. Две итальянские компании имеют линии: Одесса — Новороссийск — Батум — Константинополь — Пирей — Мессина — Неаполь — Генуя и Одесса — Константинополь — Пирей — Триест; французская компания поддерживает линию Батум — Тралезунд — Константинополь — Марсель.

На Дальнем Востоке компания Осака Шосен Кайши имеет линию Владивосток — Цуруга; компания Хокуруку Кисан Кайша имеет линию Владивосток — Кусики с заходом в порты Кореи; Голландская восточно-азиатская линия поддерживает сообщения между Владивостоком — Иокагамой — Кобе — Шанхай — Сингапур, Коломбо — Генуя, Роттердам — Амстердам, Антверпен, Гамбург, Бремен; компания Глен Шайр Лайн имеет сообщение между Владивостоком и Иокагамой, Шанхаем, Сингапуром, Пенангом, Лондоном, Антверпеном и Миддлсборо, а компания Рикморс поддерживает сношения между Владивостоком и портами континента.

Все эти регулярные линии обслуживают преимущественно наш импорт.

Заложенные на советских верфях суда и покупаемые за границей должны еще более укрепить линии советских судов и увеличить роль советского флага в импортных перевозках.

Остальная меньшая часть нашего импорта привозится в СССР по жел.

дорогам или транзитом через лимитрофы, или непосредственно из граничащих с СССР стран.

Финляндские, эстонские, латвийские и польские ж. д. и Китайско-восточная ж. д. доставляют не только импорт, идущий из стран, где эти дороги проложены, но в большей части из стран сопредельных с ними. По этим ж. д. подвозится импорт, помимо Эстонии, Латвии, Польши, Финляндии, Китая, еще из Германии, Франции, Чехо-Словакии, Австрии, Голландии, Бельгии, Дании, Норвегии, Швеции, Японии, Индии. Небольшое количество импорта идет по персидским и турецким ж. д. и через Каспское море для снабжения Сибири и Урала.

Импорт, идущий в СССР из Восточных стран (Персия, Афганистан, Монголия, З. Китай), в большей своей части подвозится к нашей границе гужом (на верблюдах, ишаках, лошадях) и в последнее время автомобилями.

Для обслуживания ж.-д. перевозок советского импорта по Западной границе советским правительством заключены четыре конвенции:

- 1) конвенция о прямом советско-германском (через Литву, Латвию и Эстонию) и советско-литовском (через Латвию и Эстонию) ж.-д. сообщениях;
- 2) советско-латвийско-эстонская ж.-д. конвенция;
- 3) советско-финляндская ж.-д. конвенция и
- 4) советско-польская ж.-д. конвенция.

Советско-финляндская¹⁾ и советско-польская²⁾ ж.-д. конвенции построены на таких же приблизительно началах, что и конвенции о прямом советско-германском, советско-литовском и советско-латвийско-эстонском ж.-д. сообщениях. Поэтому здесь мы ограничимся рассмотрением лишь последних конвенций. Что же касается советско-финляндской и советско-польской конвенции, то в соответствующих «Тарифных руководствах» подробно приведены все тарифы, действующие в означенных сообщениях, и ж.-д. станции советских и конвенционных железных дорог, участвующих в этих сообщениях.

На Востоке у нас не имеется конвенций с иностранными железными дорогами, и импортные грузы при их перевозке тракуются по местным правилам и тарифам тех стран, по участкам которых эти грузы проходят.

СОВЕТСКО-GERMANСКОЕ И СОВЕТСКО-ЛИТОВСКОЕ Ж.-Д. СООБЩЕНИЯ

Конвенция о прямом советско-германском и советско-литовском ж.-д. сообще-

ниях³⁾ предусматривает перевозку багажа и грузов в этом сообщении между установленными тарифными станциями германских, литовских, эстонских, латвийских и советских ж. д., включенными в настоящее прямое сообщение. В основу правовых отношений для грузовых перевозок принимается Бернская международная конвенция со всеми дополнениями и исполнительными постановлениями по изданию 22/XII—1908 г., а равно дополнениями Международного транспортного комитета и выработанными для настоящего сообщения согласованными изменениями.

Плата за провоз багажа и грузов, а также прочие платежи, взываются каждой подлежащей дорогой за все протяжение в пределах границ своей страны по тарифам, действующим в день заключения договора на перевозку в местном сообщении, или по тарифам, особо установленным для этого сообщения, каковые, однако, не могут быть выше ставок тарифов, применяемых в местном сообщении. Вводимые новые прямые тарифы для грузовых перевозок не должны быть выше местных ставок от и до пограничных станций, в направлении через которые устанавливаются прямые тарифы. Транзитные дороги взывают лишь тарифные ставки за их участки без сборов, взимаемых при отправлении. При следовании грузов транзитом таковые должны пропускаться через транзитную страну за ее таможенными пломбами или таможенными замками бесплатно.

В этом сообщении участвуют: Германское о-во правительственных ж. д., в лице Государственной кенигсбергской ж.-д. дирекции в Кенигсберге, литовские ж. д., в лице Ковенской ж.-д. дирекции в Ковно, латвийские ж. д., в лице Главного управления латвийскими ж. д. в Риге, эстонские государственные ж. д., в лице Ж.-д. управления в Талине, и ж. д. СССР, в лице НКПС.

Основные тарифные правила сводятся к следующему:

- 1) Перевозка грузов большой скоростью в этих прямых сообщениях не допускается.
- 2) При нагрузке и выгрузке предметов тяжеловесных, весящих порознь более 500 кг, взимается дополнительный сбор; при этом дорога имеет право требовать, чтобы подобные предметы нагружались отправителем и разгружались получателем.
- 3) Вагоны, следующие на станции с более узкой колеи, могут быть нагружены только до 17 т. Остаточный вследствие перегрузки при перемене колеи груз, не помещающийся в перегружаемый вагон, пересылается по по-

¹⁾ Тарифное руководство № 83, «Сборник тарифов», № 326 (5482).

²⁾ Тарифное руководство № 107, «Сборник тарифов», № 390 (6514).

³⁾ Конвенция опубликована в «Тарифном руководстве» № 53, «Сборник тарифов», № 287 (4372).

вой накладной без взимания особой провозной платы. Исчисление провозной платы по первоначальной накладной основывается на общем весе груза, установленном при перегрузке.

4) В распоряжении всех участвующих в прямом сообщении дорог, кроме германских, не имеется брезентов. По ним покрытие грузов брезентами лежит на обязанности отправителя. Перевозка частновладельческих брезентов определяется по правилам местных тарифов. Частновладельческие брезенты, погрузочные приспособления и изотермические приспособления для охлаждения или утепления выдаются станцией назначения получателю груза.

5) Перегрузка при переходе с широкой колеи на нормальную и обратно производится на латвийской станции Рига или Грива (близ Двинска), согласно имеющемуся в накладной указанию отправителя относительно пути; за перегрузку исчисляется следующий дополнительный сбор в накладной: за каждые 10 кг — 0,26 амер. цента. Сбор взимается не менее как за 20 кг, неполные 10 кг округляются до 10 кг. За перестановку 2-осного вагона с широкой колеи на нормальную колею или обратно, без перегрузки, начисляется в накладной дополнительный сбор в размере 2,80 амер. долл.

6) Существуют особые правила в отношении грузов, кои должны обязательно следовать в сопровождении проводников.

Каждая отправка живности и каждый вагон, если отправка состоит более чем из одного вагона, сопровождается проводником.

Для сопровождения подвижного состава в разобранном виде (паровозы, тендера, моторы), автомобилей, автобусов и т. п., аэропланов и дирижаблей, а равно их составных частей, если эти предметы не упакованы и не погружены в крытые вагоны, необходимы проводники по одному на каждую отставку. Проводник подчиняется общим таможенным и паспортным предписаниям. При отправках подвижного состава в неразобранном виде проводник помещается в самом перевозимом подвижном составе, в прочих случаях он занимает место в том вагоне, где находится груз, или в особом для того предназначенном вагоне, или в пассажирских вагонах, если таковые вагоны находятся в поезде.

7) Как общее правило грузы в открытых сообщениях перевозятся только в крытых вагонах, но могут перевозиться на открытом подвижном составе под брезентами:

предметы из дерева или стружек, сельскохозяйственные машины и орудия, древесная щесть, машины, части машин и их принадлежности в упакованном виде,

древесная кора разного рода в кипах и сараях, экипажи, лодки, автомобили и тракторы, и стекло и стеклянные изделия в ящиках и бочках.

На открытом подвижном составе без покрывки могут перевозиться:

алебастр, гипс и мел в сыром виде, незначительный, цементные трубы, бандажи, деревянные обручи и полозья, животные отбросы в указанном виде, сельскохозяйственные машины и орудия в собранном и разобранном виде, упакованные, в том числе и изготовленные из дерева, минералы в необработанном и обработанном виде, отбросы, получаемые при изготовлении кислот и солей, котельный камень, древесный и полевой состав для узкоколейных ж. д., дерево всех родов необработанное, жиры и сало в бочках, руды всех родов, строевой лес, каменный уголь, брикеты, бурый уголь, торф, торфяные брикеты, антрацит, асфальт, гуадрон, смола, графит, земля и глина, кроме красильной, и кости необработанные, обжаренные.

8) Извещение грузополучателя о прибытии груза производится на дорогах СССР только в том случае, если в накладной указан точный адрес грузополучателя и способ посылки извещения, т. е. если отправитель в накладной, в графе «дополнительные заявления», сделает соответствующую отметку: «прошу известить почтой грузополучателя о прибытии груза».

Дополнительные сборы в пределах дорог назначения и отправления взимаются на основании соответственных внутренних тарифов каждой из них. На транзитных дорогах взимаются следующие дополнительные сборы:

а) в пользу литовских и латвийских транзитных расстояний таможенный сбор по 0,06 амер. долл. с г;

б) в пользу латвийских ж. д., в зависимости от выраженного в накладной желания отправителя, за перестановку 2-осного вагона с широкой на нормальную колею или наоборот — 2,80 амер. долл., или за перегрузку — 0,26 амер. цента за 10 кг. Минимально взимается сбор за 20 кг, неполные 10 кг округляются в сторону их повышения.

СОВЕТСКО-ЛАТВИЙСКО-ЭСТОНСКОЕ СООБЩЕНИЕ

Советско-латвийско-эстонская ж.-д. конвенция¹⁾ применяется ко всем перевозкам пассажиров, багажа и грузов в прямом сообщении по ж. д. СССР, Латвии и Эстонии.

В дальнейшем мы коснемся только тех норм конвенции, которые регулируют перевозку грузов между СССР, Латвией и Эстонией.

¹⁾ Тарифное руководство № 69, «Сборник тарифов», № 332.

Советско-латвийско-эстонская ж.д. конвенция применяется ко всем перевозкам грузов, предъявленных к перевозке при накладной прямого сообщения для следования по территории, по крайней мере, двух из договаривавшихся сторон.

Конвенция не применяется к отправкам, станции отправления и назначения коих находятся в одной и той же стране и которые проходят территорию другой страны только транзитом, если транзитный участок эксплуатируется дорожной страной отправления, если транзитная линия не эксплуатируется дорожной страной отправления, но заинтересованные дороги заключили особые соглашения, по которым эти перевозки не должны рассматриваться как международные.

Кроме железных дорог, могут быть включены в это прямое сообщение, под ответственностью одной из договаривавшихся стран, регулярно действующие автомобильные и судоходные линии.

К перевозке по конвенции не допускаются взрывоопасные предметы, как-то:

разрывные снаряды и огнестрельные припасы боевые припасы,
зажигательные вещества и фейерверки,
стуженные или разжиженные или под давлением растворенные газы
вещества, которые при соприкосновении с водой образуют зажигающие или поддерживающие горение газы,
самовоспламеняющиеся вещества, и
вещества отравительного вида и зловонные.

Подвижной состав ж. д. на своих осях допускается к перевозке как груз при условии, что ж. д. докажет годность его к передвижению и засвидетельствует это надписью на нем же или же особым удостоверением. Паровозы, тендера и моторные вагоны должны сопровождаться сведущим агентом отправителя, специально для производства смазки их в пути.

Перевозка живности допускается при следующих условиях:

а) живность, за исключением мелких животных, сланных к перевозке в прочно запертых клетках, ящиках, корзинах и т. п., должна сопровождаться поставленным от отправителя провозным;

б) отправитель должен подчиняться санитарно-административным предписаниям стран отправления, назначения и транзитных.

Дорога не обязана принимать к перевозке предметы, нагрузка, перегрузка или выгрузка которых потребует применения специальных приспособлений, если станции, где таковые операции должны быть произведены, не снабжены этими приспособлениями.

Дорога не обязана принимать грузы к перевозке, коль скоро отправка их не

может последовать немедленно. Местные обязательные для станции отправления постановления определяют случаи, когда станция обязана принимать грузы предварительно на хранение на склады, если отправка их не может последовать немедленно.

Отправка грузов производится в том порядке, в каком они были приняты к перевозке, за исключением случаев, когда общественные интересы или нужды эксплуатации требуют прекращения движения совсем или частично, прекращения приема некоторых грузов или допущения приема их при известных условиях и установления для перевозок некоторых грузов преимущественной очереди. Эти меры должны быть опубликованы в соответствующих официальных изданиях.

Для каждой международной отправки, производимой на основании конвенции, отправитель должен представить накладную согласно особой форме.

Включение нескольких предметов в одну накладную не допускается, если предметы эти по своему свойству не могут быть совместно погружены без ущерба и без нарушения таможенных, акцизных, полицейских и др. административных правил. Те грузы, нагрузка и выгрузка которых производится отправителем или получателем, должны сопровождаться особыми накладными, не заключающими в себе другого груза, нагрузка и выгрузка которого производится дорожной. Одна накладная не может обнимать больше чем нагрузку только одного вагона, за исключением нераздельных предметов, требующих для своей перевозки более одного вагона.

Отправитель имеет право включать на нижней части обратной стороны накладной следующие заметки, которые, однако, служат сведениями только для получателя и от которых для дороги не возникает ни обязательство, ни ответственности, как, например:

Отправка NN;
По приказу NN;
Для переправки NN;
Застряло NN;
Для корабля NN;
Из корабля NN и т. д.

Отправитель отвечает за верность помещенных в накладной сведений и заявлений. Дорога имеет всегда право проверять, соответствует ли содержимое грузовых мест показаниям накладной. Законы и правила каждой стороны определяют условия, при которых дорога имеет право или обязанность определять или проверять вес груза и число грузовых мест, а также установить действительную тару вагона.

Неправильное, неточное или неполное указание или заявление в накладной, если таковые, как следствие, вызовут

либо принятие к перевозке предметов, к перевозке не допускаемых, либо применение пониженного тарифа или затруждение в правильном применении тарифа, равно и обнаружение перегруза вагона, нагруженного самим отправителем, — налагает обязанность уплатить добавочную плату, независимо от дополнительной уплаты разницы в платежах по перевозке и независимо от вознаграждения за происшедшие убытки, если таковые имели место, и независимо от уголовного наказания.

Договор перевозки считается заключенным с момента принятия станцией отправления груза с накладной к отправке. Принятие груза к отправлению удостоверяется наложением на накладную штампа.

Провозная плата и дополнительные сборы исчисляются согласно тарифам, законно действующим и установленным порядком опубликованным. Эти тарифы содержат все потребные для исчисления провозной платы и дополнительных сборов сведения, указания, к какой скорости перевозки они относятся, и все особые условия для разного рода перевозок, а также, в подлежащих случаях, условия учинения курсовых расчетов по различным валютам. Если одна из дорог имеет для своих грузов, или некоторых из них, или для известных участков только один тариф для одного рода перевозок, то этот тариф применяется ко всем отправкам, несмотря на то, сопровождаются ли они накладной малой или большой скорости. Если отправитель в накладной указал путь следования, то провозная плата исчисляется по этому пути. Если отправитель указал в накладной только тарифы, которые могут быть применяемы, то дорога применяет эти тарифы, поскольку это указание достаточно для установления станций, между которыми должны применяться эти тарифы. Дорога выбирает между путями следования, для которых эти тарифы действительны в день заключения договора о перевозке, путь, который, по ее мнению, кажется самым выгодным для отправителя. Если приведенные отправителем сведения недостаточны для установления всего пути следования или тарифов, или если одно из этих данных противоречит другим, дорога избирает путь следования или тарифы, которые, по ее мнению, являются самыми выгодными для отправителя.

Сверх платежей и разных дополнительных сборов, предусмотренных тарифами, не могут быть взимаемы в пользу дорог никакие иные суммы, кроме: 1) израсходованных дорогами пошлин по вывозу и ввозу, 2) не означенных в тарифе издержек за перевозку грузов с одной станции на дру-

гую и 3) расходов на исправление внешней и внутренней упаковки товаров, необходимых для обеспечения их сохранности, и иных подобных издержек.

Всякое частное соглашение, которое имело бы последствием предоставление одному или нескольким отправителям уменьшения провозной платы против тарифов, воспрещается и считается не имеющим законной силы. Разрешаются, однако, тарифные понижения, которые подлежащим порядком опубликованы и при одинаковых условиях доступны всем в равной степени, а также понижения, предоставленные для потребностей ж.-д. службы и общественных учреждений и благотворительных целей.

Сроки доставки не должны превышать нижеследующих предельных норм:

- 1) для грузов большой скорости
срок отправления 1 суток
срок перевоза на каждые
начальте 250 тарифа км . . . 1 . . .
- 2) для грузов малой скорости
срок отправления грузов . . . 2 суток
срок перевоза на каждые
начальте 250 тарифа км . . . 2 . . .

При перевозке живности срок доставки пролонгируется на время задержек на станциях для поения, задержек из-за административных мероприятий и ветеринарного осмотра.

Отправитель обязан прочно упаковывать груз, поскольку свойства груза требуют упаковки для предохранения от полной или частичной утраты и повреждения во время перевозки, а также во избежание учинения личного вреда или повреждения перевозочных средств или др. грузов. Если дорога принимает к перевозке груз с явными следами повреждения, то она может потребовать, чтобы состояние груза было особо отмечено в накладной.

Отправитель ответствен за последствия удостоверенных в накладной отсутствия или недостатков упаковки, а равно и незаметных снаружи недостатков.

Отправитель обязан приложить к накладной все должностные сопроводительные груз документы, которые необходимы для исполнения, до сдачи груза получателю, таможенных, акцизных, налоговых, полицейских и др. административных обрядностей. Эти документы могут относиться только к тем грузам, которые значатся только в данной накладной, если в административных и тарифных правилах не предусмотрено другой порядок. Если такие документы не могут быть приложены к накладной, вследствие подачи их на одной из пограничных станций, накладная должна содержать в себе точные указания места, куда таковые сланы.

Порядок приема груза определяется законами и правилами, действующими

на станции отправления. Нагрузка является обязанностью дороги или отправителя, в зависимости от правил, действующих на станции отправления, поскольку конвенция не содержит других указаний или поскольку в накладной не содержится указаний на заключенное особое между отправителем и дорогой соглашение.

Перевозка грузов совершается или в крытых, или в открытых, или в особо приспособленных вагонах, или в открытых вагонах с укрытием грузов, согласно правилам прямых международных тарифов, поскольку в настоящей конвенции в этом отношении не имеется иных указаний.

Во время нахождения груза в пути исполнение таможенных, акцизных, налоговых, полицейских и др. административных обязанностей лежит на обязанности дороги. Последняя под свою ответственность может поручить эти обязанности комиссионеру или взять их исполнение на себя. В том и другом случае лежат на дороге обязательства комиссионера.

Порядок выдачи грузов, а равно и обязательное в известных случаях для дороги доставление грузов на дом получателю в месте станции назначения или в каком-либо другом месте, определяется согласно законам и постановлениям, применяемым на дорогах для выдачи груза.

Провозная плата и др. платежи, которые отправитель не принял на себя по накладной, считаются переведенными на получателя. Отправитель может уплатить посредством франкировки или известные определенные платежи, или провозную плату до какой-либо границы или пограничной станции согласно тарифным правилам. В виде исключения тарифы и соглашения между дорогами могут допускать франкирование также до известных не пограничных станций.

При неправильном применении тарифов или ошибках в расчете при определении провозной платы и дополнительных платежей, недобор подлежит уплате, а перебор — возвращению. Об обнаруженных дорогой переборах, если они по одной накладной превышают 0,50 фр., должно быть официально сообщено заинтересованному лицу, и переборы должны быть по возможности немедленно ему возвращены. Если накладная не выкуплена, то недобор обязан внести дороге отправитель. Если накладная получателем выкуплена, то отправителю подлежит внести только те недоборы по платежам, которые он франкировал в накладной принял на себя. В остальном внесение недобор возлагается на получателя.

Отправителю предоставляется право налагать на груз платежи в размере

не свыше стоимости груза. Наложный платеж должен быть выражен в валюте страны отправления. За наложенный платеж причитается дороге комиссияная плата, предусмотренная тарифами.

Дорога назначения обязана возмещать при выдаче груза все причитающиеся по накладной платежи, а именно: провозную плату, дополнительные сборы, таможенные и др. расходы, сделанные в видах исполнения перевозки, наложенные платежи и иные могущие числиться на грузе суммы.

Одному лишь отправителю принадлежит право изменения договора перевозки груза, при чем он может взять его обратно со станции отправления или задержать его в пути, или приостановить его выдачу, или требовать его выдачи на месте назначения или в другом месте, находящемся до или за станцией назначения, указанному в накладной получателю или другому лицу, либо, наконец, потребовать возвращения груза на станцию отправления. Дорога дает ход распоряжениям отправителя лишь в том случае, если они были ей переданы через посредство станции отправления. По требованию отправителя, за его счет, станция отправления должна известить телеграммой станцию назначения или задержания. Телеграмма должна быть подтверждена письмом. Право отправителя на изменение договора о перевозке, даже если он имеет в руках дубликат накладной, прекращается с момента выдачи накладной получателю.

Дорога не имеет права отказаться от исполнения распоряжений отправителя, предусмотренных выше, за исключением некоторых случаев, а именно: когда выполнение распоряжений уже несущественно в момент получения их дорогой, когда выполнение их может нарушить правильность ж.-д. эксплуатации, когда выполнению их в отношении изменения станции назначения препятствуют законы и правила, действующие в стране, принимающей участие в перевозке, и т. д.

Если перевозка груза встречает препятствия или приостанавливается, то дорога решает, должна ли она в интересах отправителя потребовать от него указаний или же целесообразнее произвести перевозку груза самостоятельно по измененному пути следования. Дорога имеет право на провозную плату по этому другому пути и располагает соответственными сроками доставки даже тогда, если те и другие превышают сроки, исчисленные по первоначальному пути следования, кроме случаев, когда вина падает на дорогу.

Дороги, участвующие в прямом сообщении, имеют залоговое право в обеспечение всех платежей, причитаю-

щихся по накладной. Это право остается в силе до тех пор, пока груз находится в руках дороги или третьего лица, которое удерживает его за ее счет. Действие залогового права определяется законами и правилами той страны, где происходит выдача груза.

ПРАВИЛА ТРАНСПОРТИРОВКИ ИМПОРТНЫХ ГРУЗОВ

Адресовка и выдача грузов

1. Импортируемые в СССР грузы направляются по коносаментам или накладным в адреса:

- а) лиц или учреждений и предприятий, указанных в разрешении на ввоз,
- б) уполномоченных торгпредств, находящихся в пределах СССР,
- в) кредитных учреждений и
- г) экспедиторских предприятий.

2. Адресование груза на имя кредитного учреждения или экспедитора производится в случаях, когда между ними и грузохозяйном имеется соответствующее соглашение, или когда существует по грузу кредитное взаимоотношение.

3. Грузы морского импорта могут следовать по трем видам коносаментов:

а) Именному, составляемому на имя определенного лица. Именной коносамент может быть передан третьим лицам исключительно по именным передаточным надписям.

б) Ордеровому (приказу отправителя или получателя груза). Ордеровой коносамент может быть передан третьим лицам не только по именной, но и по бланковой надписи.

в) На предъявителя. Коносамент на предъявителя может быть передан простым вручением такового.

4. В случае составления коносаментов в нескольких подлинных экземплярах, выдача груза таможен по одному из них освобождает таможен от всякой ответственности по остальным экземплярам.

5. Груз, прибывший в портовую таможену, выдается правильному держателю коносамента, с обязательным предъявлением таможене подлинного экземпляра коносамента.

Примечание. Правильным держателем коносамента признается:

- а) по именному — отправитель, лицо указанное в коносаментах в качестве получателя, либо лицо указанное в именной передаточной надписи;
- б) по ордеровому, выданному приказу отправителя, — отправитель, либо указанное в последней передаточной надписи, либо предъявитель коносамента с бланковой надписью;
- в) по ордеровому, выданному приказу получателя, — отправитель, получатель, либо указанное в последней передаточной надписи, либо предъявитель коносамента с бланковой надписью;
- г) на предъявителя — держатель коносамента.

Для осуществления своего права распоряжения грузом отправитель обязан предъявить подлинный коносамент, в случае со-

ставления такового в нескольких подлинных экземплярах — все выданные ему экземпляры коносамента.

6. В коносаментах может быть помещен подадресат, но это указание подадресата надлежит рассматривать как отметку, помещенную для сведения грузополучателя, не налагающую на таможенника никаких обязательств по отношению к подадресату.

7. Во всех указанных в п. 3 случаях («а», «б» и «в») требуется предъявление подлинного разрешения на ввоз или документа законно его заменяющего, и выдача грузов производится с соблюдением действующих лицензионных условий и таможенных правил.

Примечание 1. В виде временной меры предельно до урегулирования вопроса о соблюдении торгпредствами лицензионных правил, разрешается местным органам НКТорга, пользующимся правом выдачи лицензий по примеру Отдела лицензий НКТорга, выписывать на таможен разрешительные справки о выпуске импортных грузов, прибывших без разрешения торгпредства на ввоз.

2. Выпуск грузов, обремененных залогом с платежом по фрахту, производится с соблюдением требований ст. 181 ТУ.

Оформление грузов документами

На все без исключения импортные товары, погруженные на пароходе, должны быть составлены и обязательно присланы одновременно с прибытием груза в порт СССР следующие документы:

1. Коносаменты, составленные отдельно для каждого грузополучателя с указанием в них номера разрешения на ввоз и полного точного наименования адресата (без сокращения), при чем отдельно на каждую партию однородных товаров, относящихся к одному наряду и разрешению на ввоз или лицензии.

Коносаменты высылаются в СССР в 4 экземплярах, из коих: для грузополучателя — 1 оригинал и 1 копия, для портов, таможен — 1 копия и для агента пароходства — 1 копия.

Коносаменты на грузы, предназначенные во внутренние таможен СССР, должны иметь штамп «транзит».

2. Манифест с указанием всего погруженного на пароход груза, марок (знаков), номеров, числа мест, рода товара, веса, отправителя, номера наряда или планового задания, номера заказа (коносаментного), номера разрешения на ввоз, наименования получателя груза.

Манифест высылается в СССР в 3 экземплярах, из коих 1 экз. для таможен (следует при грузовых документах) и 1 экз. для местного транспортного органа.

3. Фактуры и спецификации, в особых случаях и сертификаты, составленные на фирменном бланке за подписью или факсимиле торговой фирмы или за подписью или визой торгпредства СССР.

Фактуры и спецификации высылаются в СССР для грузополучателя в 2-х экземплярах.

Примечание. Фактуры и спецификации составляются по обычаям, принятым в торговле, и должны заключать в себе следующие данные: 1) точное торговое обозначение товара, 2) количество товара, т.-е. вес брутто и нетто или счетом, или мером, в зависимости от того, как он обращается в торговле.

4. Разрешения (удостоверения) торгпредства СССР в стране покупки или отправки на ввоз грузов в пределы СССР и копии в одном экземпляре.

Составленные торгпредствами за границей, взамен выданных центром или уполномоченным НКТорга лицензий на закупку, разрешения или удостоверения высылаются: для грузополучателя — подлинник, для таможи — 1 копия.

Подлинник разрешения с надписью «выдается товарополучателю для получения груза» может быть выдан на руки грузоотправителю для направления грузополучателю, а копия с надписью «для таможи» обязательно прилагается к сопровождающим товар грузовым документам.

Если в разрешении на ввоз не перечисляются подробно товары, к нему относящиеся, а имеется указание, что таковые определяются соответствующими фактурами и спецификациями, то последние должны быть обязательно заверены торгпредством с отметкой на них № разрешения, прикреплены к разрешению и припечатаны.

Примечание. В разрешениях на ввоз грузов, закупаемых по плановым нарядам НКТорга, должна быть отметка торгпредства о том, что груз закуплен «по плану» нарядом НКТорга, за счет золотого фонда».

5. Копия актов о приеме грузов, идущих по плановым нарядам (Л. «А» п. 3 б) с места закупки, — для грузополучателя в 1 экземпляре.

6. План погрузки парохода, когда это возможно, с указанием в нем количества и порядка распределения по трюмам груза, — для порта в 1 экземпляре.

7. Копия чартерпартии в 3 экземплярах, из коих: для Центр. фрахтового совещания — 1 экз., для местных транспортных органов НКТорга — 1 экз., для порта — 1 экз.

8. Страховые сведения (ярлыки), установленные приказом по 6. НКВнешторгу за № 195 от 13 октября 1924 г., следующие с грузом, — для грузополучателя в 1 экземпляре.

9. В необходимых случаях, при ввозе животного сырья и трюпа, ветеринарные свидетельства и, при ввозе транспортов живых растений, фитоксерные удостоверения, следующие с грузом, — в 1 экземпляре для таможи.

Примечание. Виноградная лоза пропускаяется через таможи в Одессе, Новороссийске, Севастополе, Батуми, Минске и Житомирах.

10. Копия коносаментов (п. 1 л. «Б»), один экземпляр фактур и спецификаций (п. 5-Б), предназначенные для грузополучателя, могут быть посланы последнему вместе с наведением об отправлении груза.

О маркировке импортных грузов

1. Отправляемые в СССР грузы должны иметь следующую обязательную маркировку:

а) наименование места назначения груза;

б) обычную маркировку поставщика, т.-е. фабричную или заводскую марку, или торгового предприятия, или фирмы, в виде инициалов, либо знаков с приложением нумерации товарных мест; при этом грузополучателю предоставляется право при заказах давать собственную условную маркировку;

в) надписи в зависимости от особого характера груза, как-то: «огнеопасно», «стекло», «верх» и т. п., применительно к циркулярному распоряжению по 6. НКВнешторгу от 25 октября 1924 г. за № 223/110017. Эти последние надписи на грузы, сланные уже к отправке в СССР, должны быть на русском языке.

2. Партионные однородные грузы при односторонней отправке разным адресатам, кроме вышеуказанной маркировки, для выделения разных партий или сортов одноименного груза должны иметь отличительный условный знак или букву, разную для каждой партии или сорта.

3. Маркировка должна накладываться четко и ясно и ставиться на чистой стороне товарного места, при чем, если товары отправляются в упаковке, уже бывшей в употреблении, то старые надписи на упаковке должны уничтожаться.

4. Во всех документах на импортные грузы, кроме обязательного помещения маркировки, предусмотренной настоящим приказом, сохраняются попрежнему все основные сведения о грузе, а именно: наименование адресата и отправителя, номера нарядов, заказов комиссионных, лицензий или разрешений на ввоз и др., установленные действующими распоряжениями.

О технике пересылки пакетов с документами на импортные грузы

1. Все пакеты с документами для грузополучателей на грузы морского импорта упаковываются в общий пакет или тюк и отправляются на пароходе в адрес таможи порта назначения грузов. Последняя передает пакеты адресатам или транспортной организации, принимающей паром.

2. Документы на грузы, отправленные по железной дороге, высылаются

по почте, если соответственными договорами и соглашениями не предусмотрено пересылка их при транспортных документах вместе с грузами.

Об авизировке отбывших пароходов с импортными грузами

По окончании погрузки парохода отправление должен послать телеграфное извещение органу НКТорга в порт назначения груза по следующей форме:

- а) день отбытия парохода,
- б) название парохода,
- в) название порта отправления,
- г) количество тонн груза,
- д) род груза,
- е) кому груз адресован,
- ж) сведения о разгрузке и простое и
- з) размер фрахта.

Разграничение транспортно-экспедиционных работ в портах СССР над импортными грузами

1. Работы над импортными грузами морского привоза надлежит разделять на:

- а) разгрузочные-стивидорные,
- б) транспортно- и таможенно-экспедиционные по выполнению таможенных формальностей, очистке от пошлины и т. п. и
- в) таможенно-артельные.

Примечание. Функции, названные в пп. „а“ и „б“, не составляя непосредственно предмета ведения таможенных органов, выполняются учреждениями и организациями с соблюдением порядка, указанного в нижеследующих пунктах: функции же, поименованные в п. „в“, входя в круг ведения непосредственно таможенного аппарата, могут, однако, передаваться какой-либо организации в порядке постановления СНК СССР от 20 сентября 1924 г.

Разгрузочно-стивидорные операции

Сюда относятся все работы по выгрузке с судов привозимых на последних товаров, т. е. не относящиеся к работам береговым, при чем стивидорные работы должны считаться оконченными подачей груза из трюма на берег: «борт строп».

Операции эти в отношении права организации на их производство регулируются исключительно коммерческими условиями морской перевозки и свободным соглашением между фрахтователем и пароходчиком.

Как общее правило в нижеследующих случаях надлежит считать, что разгрузку судов производит:

- 1. Тот, кто указан в чартере, если пароход пришел по чартеру.
- 2. Капитан парохода или кому он передал работу — когда пароход пришел по чартеру, но о разгрузке в нем ничего не сказано, или, если пароход, как линейный, пришел без чартера и в коносаентах о разгрузке ничего не сказано.

3. Фрахтователь, или кому он передаст свое право разгрузки как своему представителю по чартеру, т. е. пароходный агент — когда в чартере сказано, что капитан свободен от разгрузки (производится за счет груза).

4. Тот из получателей груза или экспедиторов, коему разгрузка передана с ведома и согласия местного транспортного органа НКТорга — когда пароход, как линейный, пришел без чартера и в коносаентах сказано, что капитан от разгрузки свободен.

5. Тот из стивидоров, коему с ведома и согласия местного транспортного органа НКТорга разгрузка поручена — когда пароход пришел без чартера с грузом генеральным в адрес многочисленных получателей, когда в интересах порта и таможенных необходимо, чтобы работа проводилась какой-либо одной организацией.

6. Управление порта в порядке постановления СТО от 6 сентября 1922 г.

Примечание. Могут возникнуть споры и недоразумения между претендентами на стивидорные работы и между ними, с одной стороны, и таможенными органами, с другой, должны разрешаться на местах соответствующими транспортными органами НКТорга, но отнюдь не таможенными, в компетенцию коих регулирование стивидорных вопросов не входит.

Транспортно- и таможенно-экспедиционные операции

Сюда относятся обычные экспедиционные функции по обслуживанию провозимых через таможи импортных грузов, выполнению всех пограничных таможенных, санитарных, административных и т. п. операций, очистке грузов от пошлины и прочих, лежащих на грузах, сборов по выкупу грузов, их переправке и т. д.

Право организаций на производство перечисленных операций при таможенных вытекает из постановления СТО от 6 июля 1923 г., объявленного приказом по НКТоргу № 11 Т от 21 июля 1927 г.

По смыслу этих постановлений выше названные работы над импортными грузами, привозимыми морским путем, могут свободно выполняться всеми без исключения транспортно-экспедиционными и комиссионными предприятиями, коим по уставу их производство таких операций предоставлено, при чем от этих организаций не требуется заключения каких-либо особых договоров с таможнями на право производить такого рода операции при данной таможне, при условии обязательного представления ими таможне надлежащих доверенностей (годовых или разовых) от распорядителей грузов.

Таможенно-артельные операции

К последним относятся береговые работы, непосредственно связанные

с приемом, досмотром, клеймлением, хранением и выпуском товаров, включая погрузочно-разгрузочные операции на таможенной территории.

Работы эти над грузами, поступающими и находящимися в распоряжении таможенных органов и на таможенной территории, составляют непосредственно предмет ведения самой таможни в пределах ее внутреннего распорядка.

О транзите импортных грузов во внутреннюю таможню и через СССР

Импортные грузы, подлежащие отправке транзитом из портовых или

пограничных таможен во внутреннюю таможню для осмотра и оплаты пошлиной или транзитной перевозке через территорию СССР, должны сопровождаться документами с отметкой штампом «транзит». Порядок перевозки транзитных грузов определяется правилами, изданными к ст.ст. 110 и 115 ТУ.

Импортные грузы, отправляемые в Москву в прямом ж.-д. сообщении, а также из портовых таможен, должны адресоваться для разгрузки на склады таможни при станциях железных дорог, указанных в прилагаемом списке.

А. Схема распределения грузов по складам Московской таможни в пределах Московского железнодорожного узла

Наименование склада и его местонахождение	Перечень грузов, подлежащих направлению на данный склад
<p>1. Октябрьские склады при ст. Москва — Товарная Октябрьской ж. д.</p>	<p>1. Вагоны с краской, медикаментами и др. химическими и фармацевтическими продуктами, жирыми веществами, минеральными и растительными маслами, с автомобилями и тяжелыми машинами и тяжелыми грузами грузами от 1400 до 12,000 м; вагоны с разнородными товарами, следующими по одной или нескольким накладным, а также с однородным товаром, следующим хотя и в одном вагоне, но по нескольким накладным, кроме товаров, помеченных ниже или идущих на склады, перечисленные в пп. 3, 4, 5, 6 и 7.</p>
<p>2. Бухаринские склады при ж.-д. ветке ст. Москва II-ая Моск.-курской ж. д.</p>	<p>2. Товары повагонные (целый вагон однородного груза), квл-то: хлеб и зерно, бобы, горох, фасоль, рис, мука, орехи всякие и каменные, кофе, какао и зерна, чай, сахар, соль поваренная, сало животное, пуз, перо-свечи для горения, табак, кожи разные и шкуры, кожанные изделия, лесной товар, кора пробкового дерева, шинки воильные, кирпич строительный, гончарные изделия, керамические трубы, черепица, камни мельничные, уголь каменный, железо и сталь полусовое, сортовые и листовые, жест, медь, чугуны и эмальированная посуда, проволока, проволочные изделия, с.-х. инструменты: косы, серпы, резаки, лопаты, вилы, грабли, сапы, вилы, вилы; с.-х. машины: конные плуги, селажки, веялки, триеры, кожные молотилки, конные грабли и бороны; электрические лампочки накалывания, счетчики электрической энергии, тряпье, бумажная масса, бумага в рулонах и кипах, картон, хлопко-сырец, джут, лен, пенька в кипах, шерсть, шерстяные очески, мануфактура, канаты, веревки, приводные ремни, сети войлочные, мешки джутовые, мешочные ткани, войлок шерстяной.</p>
<p>3. Приписной склад Центробумтреста при ст. Митяково, Моск.-казанск. ж. д. Приписной склад Центробумтреста при ст. Москва-Товарная Московско-белорусско-балтийской ж. д., Виадакский вокзал, 3-е Горьковского отделения.</p>	<p>3. Картон и бумага, идущие в адрес Центробумтреста. Картон и бумага Центробумтреста направляются на этот склад в зависимости от указаний в грузовых документах.</p>
<p>4. Приписной консигнационный склад Госторга при ст. Митяково Моск.-казанск. ж. д.</p>	<p>4. Грузы, ввозимые Госторгом для продажи на комиссионных аукционах, при наличии пометок на ж.-д. накладных, что товар консигнационный.</p>
<p>5. Приписной склад Госторга при ст. Москва-Товарная Московско-белорусско-балтийской ж. д.</p>	<p>5. Бобны, прибывающие в адрес Госторга.</p>
<p>6. Приписной склад Центросоюза при ст. Москва-Товарная I-я Московско-казанск. ж. д., ветка Центросоюза.</p>	<p>6. Все грузы, идущие в адрес Центросоюза, за исключением красок и химических продуктов.</p>
<p>7. Приписной Центральный авансклад на Октябрьском поле при ст. Пресня Московской окружной ж. д.</p>	<p>7. Все грузы, идущие в адрес Управления военно-воздушных сил РККА.</p>

Б. Схема распределения грузов по складам Московской таможни за пределами Московского железнодорожного узла

Наименование склада и его местонахождение	Перечень грузов, подлежащих направлению на данный склад
1. Приписной таможни. склад Шатурстроя при ст. Черное Озеро, раз'езд 101 вер. Моск.-казанск. ж. д.	1. Грузы, адресованные Шатурскому электростроительству.
2. Приписной таможни. склад Могэса при ст. Павлово-Посад Моск.-нижегородск. ж. д.	2. Грузы, адресованные Могэс Электропередача.
3. Приписной таможни. склад Нижегородской электростанции при ст. Балахна Моск.-нижегородск. ж. д. Сормовская ветка.	3. Грузы, адресованные Нижегородской электростанции.

В. О направлении импортных грузов в Ленинград

Целлюлоза и древесная масса для Центробумтреста адресуются на ст. Ленинград Финляндской ж. д. в Октябрьскую таможню, а бумагу, картон и др. товары Центробумтреста подлежат

адресовать на ст. „Бычий Пост“ склады „Горькое поле“.

Г. И. Именитов