

**INFORMATION REPORT INFORMATION REPORT**

**CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY**

This material contains information affecting the National Defense of the United States within the meaning of the Espionage Laws, Title 18, U.S.C. Secs. 793 and 794, the transmission or revelation of which in any manner to an unauthorized person is prohibited by law.

S-E-C-R-E-T

COUNTRY USSR (Arctic) REPORT [redacted]

SUBJECT Booklet on the Customs of the Ports of Arkhangelsk, Onega, Mezen, and the Port of Pechora [redacted] DATE DISTR. 27 March 1962 NO. PAGES 1 REFERENCES RD

DATE OF INFO. [redacted] PLACE & DATE ACQ. [redacted]

50X1-HUM

50X1-HUM

THIS IS UNEVALUATED INFORMATION. SOURCE GRADINGS ARE DEFINITIVE. APPRAISAL OF CONTENT IS TENTATIVE.

[redacted]

a 27-page booklet in English and Russian, entitled Customs of the Port of Arkhangelsk and the Ports of Onega, Mezen, and Pechora (Svod Deystvuyushchikh Obychayev Arkhangelskogo Torgovogo Porta i Prepisannykh k Nemu Portov Onegi, Mezeni i Pechorskogo Porta), compiled by the All-Union Chamber of Commerce and published in Moscow in 1957,

When detached from the covering report, the booklet is classified FOR OFFICIAL USE ONLY.

[redacted]

S-E-C-R-E-T

34

STATE	X	ARMY	X	NAVY	X	AIR	X	NSA	X	OCR	X	NIC	X	DIA	X
-------	---	------	---	------	---	-----	---	-----	---	-----	---	-----	---	-----	---

(Note: Washington distribution indicated by "X"; Field distribution by "#")

50X1-HUM

**INFORMATION REPORT INFORMATION REPORT**

FOR OFFICIAL USE ONLY



CUSTOMS OF THE PORT  
OF ARCHANGEL

AND THE PORTS  
OF ONEGA, MEZEN AND PECHORA

(AS COMPILED BY THE USSR CHAMBER OF COMMERCE)

СВОД ДЕЙСТВУЮЩИХ ОБЫЧАЕВ  
АРХАНГЕЛЬСКОГО ТОРГОВОГО ПОРТА

И ПРИПИСАННЫХ К НЕМУ ПОРТОВ  
ОНЕГИ, МЕЗЕНИ И ПЕЧОРСКОГО ПОРТА

(ЗАФИКСИРОВАННЫХ ВСЕСОЮЗНОЙ ТОРГОВОЙ ПАЛАТОЙ)

МОСКВА—1957 г.

FOR OFFICIAL USE ONLY

---

Настоящие обычаи применяются в случае отсутствия чартер-партии вообще, либо отсутствия в чартер-партии или коносаменте соответствующих указаний, касающихся вопросов, регулируемых обычаями. Обычаи применяются также в случаях ссылки на них в чартерах и коносаментах.

1. Днем открытия и закрытия навигации считается день, официально объявленный управлением Архангельского порта.

2. Всякое судно обязано для грузовых операций ошвартоваться, если это окажется возможным по осадке судна, к месту, указанному администрацией порта, причем на обязанности фрахтователей (грузополучателя или грузоотправителя) лежит своевременное исходатайствование от портов администрации необходимого для грузовых операций причала.

---

The Customs of the Port are to be applied in the absence of Charter Parties or in case no mention in Charter Parties and Bills of Lading is made of questions regulated by the Customs. Customs of the Port are also to be applied when Charter Parties and Bills of Lading specially refer to them.

1. Navigation shall be considered „open“ or „closed“ from the day officially declared by the Archangel Port Authorities.

2. Provided their draft permits, all vessels for loading or discharging operations, are bound to berth at the place assigned to them by the Port Authorities. The due receipt of the Port Authorities' permission to occupy a berth necessary for loading or discharging operations must be obtained by the Charterers, Receivers or Shippers of the cargo.

3. Все перетяжки по одной перестановке как при погрузке, так и при выгрузке относятся за счет судна.

Всякие дальнейшие перестановки производятся за счет груза.

В отношении лесных грузов перетяжки и перестановки пароходов размером до 1000 стд. могут производиться за счет судна и до 3-х раз, а по их свыше 1000 стд. фрахтователи имеют право на 4 перетяжки или перестановки за счет судна.

4. Капитан обязан лично или через своего агента дать письменное уведомление (нотис) грузополучателю или грузоотправителю о своей готовности к погрузке или выгрузке

Даче нотиса должно предшествовать обязательное предварительное предупреждение о предстоящем прибытии парохода не менее, чем за 10 дней для лесных грузов и 3 дней для всех остальных.

5. При прибытии парохода с грузом на ордер капитан не обязан давать нотис о прибытии судна.

3. All haulings as well as one shifting during loading or discharging to be for vessel's account.

Any subsequent shifting to be for cargo's account.

With regard, however, to timber cargoes, up to 1000 standards, 3 haulings and shiftings of vessels up to 1000 stds. capacity are to be for vessel's account; on vessels over 1000 stds. Charterers are entitled to four haulings or shiftings for vessel's account.

4. The Master, either personally or through his agent, is bound to give a written notice to the Receivers or to the Shippers of the cargo of his vessel's readiness to receive or to deliver her cargo.

A preliminary advice of vessel's expected arrival must in all cases precede the notice of readiness at least 10 days for timber cargoes and three days for all other cargoes.

5. The Master is not bound to give notice of readiness when arriving with a cargo "for orders".

6. **Нотис о готовности судна должен быть вручен в официально установленные в порту для правительственных учреждений часы работы.**

7. **Нотис о готовности судна считается правильно врученным лишь в том случае, если он был дан в момент фактической готовности судна во всех отношениях к принятию или выгрузке данного груза и нахождения судна у назначенного ему места погрузки или выгрузки.**

8. **При фрахтовке судна с немедленной погрузкой (spot) капитан не освобождается от дачи нотиса в соответствии с первой частью п. 4 и пп. 6 и 7.**

9. **В отношении лесных грузов стальные дни начинают считаться по прошествии 24 часов после подачи нотиса о готовности судна.**

**По другим массовым и генеральным грузам, если нотис о готовности судна был дан до 12 час., то стальные дни считаются с 13 час. того же дня, а если позже, но до 18 часов, то время считается с утра следующего дня, за исключением воскресных, праздничных и местных дней отдыха.**

6. **Notice of readiness to be handed in during official hours at the Port.**

7. **A notice of readiness is considered duly handed in, only if it is given at the time when the vessel is actually in all respects ready to receive or to deliver cargo and when she is at the place assigned to her for loading or delivering her cargo.**

8. **When chartered for spot loading the Master is not relieved of his obligation to give notice of readiness as provided in clause 4, par. 1 and clauses 6 and 7.**

9. **When chartered for a timber cargo, lay days commence to count 24 hours after notice of readiness is given.**

**In the case of general cargoes and cargoes in bulk, lay days commence to count from 1 P. M., if notice of readiness is given before noon. If notice is given after noon, but not later than 6 P. M., lay days commence to count from the morning of the next day, Sundays, holidays and local days of rest excepted.**

10. Нижеследующие выражения, встречающиеся в чартер-партии, должны быть понимаемы следующим образом:

Около такого-то числа	Отклонение в обе стороны в 5 дн.
Около начала месяца	От 1 до 10 числа
Около середины месяца	От 11 до 20 числа
Около конца месяца	От 21 до конца месяца
Середина месяца	15 число
Конец месяца	Последнее число месяца
В конце месяца или в начале следующего месяца	5 последних дней месяца и 5 первых дней следующего месяца
В первой половине м-ца	От 1-го до 15-го числа
Во второй половине м-ца	От 16 до конца месяца
Равномерно	Подача судов производится равномерно по месяцам
При открытии навигации	С таким расчетом, чтобы погрузка могла быть начата в течение 3 недель по официальном открытии навигации

10. Terms commonly used in Charter Parties are to be interpreted as follows, viz:

About the (date)	Within 5 days before or after the date stated
About the beginning of (month)	From the 1st to the 10th of the month
About the middle of (month)	From the 11th to the 20th of the month
About the end of (month)	From the 21st to the end of the month
Middle of (month)	The 15th of the month
End of (month)	The last day of the month
End of (month) or beginning of (month)	Within the last 5 days of the first month or the first 5 days of the following one
First half of (month)	From the 1st to the 15th of the month
Second half of (month)	From the 16th to the end of the month
Fairly spread over the season	Vessels to be provided at regular intervals monthly
First open water	So as to enable commencement of loading of vessel within 3 weeks after the official opening of navigation

Срочная подача судна	Судно должно быть подано в течение 21 дня для зерновых и лесных грузов и в течение 10 дней для всех остальных.	Prompt loading	Vessel to be on the spot ready for loading within 21 days for grain and timber cargoes and within 10 days for all other cargoes
Погрузка и выгрузка в последовательные погожие дни	Судно должно быть погружено или выгружено в течение непрерывных дней, исключая дни непогоды.	Weather running days	Vessel to be loaded or discharged during consecutive days, bad weather days excepted
Весьма срочная подача судна	Судно должно быть подано в течение 5 дней.	Promptissimo	Vessel to be on the spot ready for loading within 5 days
Вдоль борта судна	Судно принимает груз на струп вдоль борта или сдает груз со струпа вдоль борта судна.	Alongside	Vessel to receive cargo alongside in slings within reach of her tackle or to deliver cargo alongside from her tackle
Рабочий день	Погрузка и выгрузка производятся в течение рабочих дней, за исключением воскресных, праздничных, а также местных дней отдыха.	Working days	Loading or discharging to be done during working days, - Sundays, holidays and local days of rest excepted
Погожий рабочий день	Погрузка и выгрузка производятся в течение рабочих дней, за исключением воскресных, праздничных дней и местных дней отдыха, а также дней непогоды.	Weather working days	Loading or discharging to be done during working days, - Sundays, holidays, local days of rest and bad weather days excepted





Нормальным грузовым люком считается люк размером не менее 16×24 фута. При люке по длине (или ширине) меньших размеров, но не менее 12×18 фут.—обычные нормы погрузки понижаются на 25%; при люке по длине (или ширине) меньших размеров, но не менее 10×15 фут.—обычные нормы погрузки понижаются на 50%.

Однако уменьшение ширины люка на 2 фута, при длине его не менее 24 или 18 фут. соответственно, во внимание не принимается. Люк по длине (или ширине) меньших размеров, чем 10×15 фут., не считается рабочим люком и в счет погрузки не идет.

Означенные нормы принимаются для нормального рабочего дня, на каждый грузовой люк, снабженный минимум одной лебедкой, мощностью не менее 2 тонн.

Для люков с лебедками мощностью меньше, чем 2 тонны, нормы погрузки и выгрузки устанавливаются по согласованию грузоладельца с капитаном судна.

Обычные нормы погрузки лесных материалов понижаются при погрузке судов:

A normal working hatch to have an opening of not less than 16 feet by 24 feet. When the length (or width) of a hatch is less, but not less than 12×18 feet,—the usual rates for loading to be reduced by 25 per cent. Should the size of a hatch be still less, but not less than 10×15 feet, the usual rates for loading to be reduced by 50 per cent.

If, however, the size of a hatch having a length of not less than 24 feet or 18 feet, respectively, is 2 feet less in width, same is not taken into consideration. Hatches of a size less than 10×15 feet are not considered working hatches, and are not taken into account when loading.

The above rates are fixed for an ordinary working day for each hatch fitted with at least one winch of a lifting capacity of not less than 2 tons.

Rates for loading and discharging for hatches fitted with winches of a lifting capacity less than 2 tons, to be agreed to between Shippers or Receivers of the cargo and the Master of the vessel.

The usual rates for loading timber cargoes are reduced when loading a vessel of:

до 200 стандартов . . . . . на 50%  
от 201 до 300 стандартов . . . . . " 35%  
" 301 " 500 " . . . . . " 25%

Обычные нормы погрузки понижаются для парусно-моторных судов, не снабженных лебедками:

до 100 рег. тонн . . . . . на 75%  
от 101 до 200 рег. тонн . . . . . " 65%  
от 201 до 250 " . . . . . " 50%

В отношении генеральных и сыпучих грузов расчет времени ведется по большому трюму.

14. На оформление документов полагается не более 24-х рядовых часов с момента окончания работы, также и в том случае когда судно на простое.

15. Нерабочие дни не идут в счет времени погрузки и выгрузки.

16. Нерабочими днями являются воскресные дни, праздники и особые дни отдыха. Праздниками и особыми днями отдыха считаются те дни, кои установлены общегосударственной и местной властями.

17. Канун нерабочих дней (субботы и кануны праздничных дней и местных дней от-

up to 200 standards . . . . . by 50 per cent  
from 201 stds. to 300 stds. . . . . by 35 per cent  
from 301 stds. to 500 stds. . . . . by 25 per cent

From auxiliary sailing vessels not fitted with winches the usual rates for loading are reduced when loading a vessel of

up to 100 n. r. t. . . . . by 75 per cent  
from 101 to 200 n. r. t. . . . . by 65 per cent  
from 201 to 250 n. r. t. . . . . by 50 per cent

In the case of general cargoes and cargoes in bulk, time for loading and discharging to be computed on the largest hold.

14. Shipping documents to be made out within not more than 24 consecutive hours from the time work is finished. Same also to apply to cases when vessel is on demurrage.

15. Non-working days not to count as time for loading or discharging.

16. Non-working days are Sundays, holidays and local days of rest. Holidays and local days of rest are days fixed as such by the State and Local Authorities.

17. Days preceding a non-working day, Saturdays and days preceding holidays and local days of rest when computing loading or discharg-

ных) при исчислении погрузочно-разгрузочного времени считается как  $\frac{3}{4}$  рабочего дня.

После воскресных, праздничных и дней отдыха погрузочное время начинается с 8 часов утра.

18. Во время дождя, снега, ненастной или штормовой погоды капитаны судов не вправе требовать погрузки или выгрузки. В отношении лесоматериалов и др. товаров, боящихся подмочки, капитаны также не вправе требовать погрузки или выгрузки в течение 3 часов по прекращении дождя или снега. Эти остановки не засчитываются в погрузочное время даже и в том случае, если на рядом стоящих судах работы производились.

19. Срок простоя (сверх стальнойного времени) равен 15 дням.

20. Размер вознаграждения за каждый простой день для судна, зафрахтованного под лесные грузы, определяется из расчета 6 пенсов за 1 стандарт с вместимости судна, а диспач в половинном размере.

21. Подача груза к борту судна на строп лежит на обязанности и относится за счет грузоотправителя, остальные же работы, т. е.

ing time shall each count only as  $\frac{3}{4}$  of a working day.

After Sundays, holidays and local days of rest time shall not count until 8 A. M. next working day.

18. During rain, snow, bad and stormy weather, Masters are not entitled to require loading or discharging. In the case of timber and other cargoes susceptible of damp, Masters are also not entitled to require loading or discharging during 3 hours following rain or snow. Such interruptions not to be reckoned as time for loading, even if work on other vessels lying near is carried on.

19. Time on demurrage not to exceed 15 days.

20. Demurrage on a vessel chartered for timber cargoes to be calculated at the rate of 6d. per day and standard on the capacity of the vessel. Despatch at half demurrage rate.

21. Cargo to be brought alongside to the vessel's tackle by Shippers and at Shippers' expense; lifting the cargo on board and lowering it into

FOR OFFICIAL USE ONLY

погрузки в трюзы и укладка, лежат на обязанности и относятся за счет судна.

При выгрузке грузополучатель принимает груз у борта судна со строца, подача же из трюма к борту лежит на обязанности и производится за счет судна.

22. При погрузке леса, после выдачи капитаном судна безоговорочной квитанции, ответственность грузоотправителя кончается подачей погрузочных судов к борту судна, после чего груз считается на ответственности капитана.

Если капитан судна приступит к погрузке, не выдав квитанции, то этим самым он также берет на себя ответственность за целостность груза.

23. Работа по сепарации лежит на обязанности и относится за счет судна. Необходимые сепарационные материалы поставляются грузоотправителем и за его счет, причем судно обязано сдать их на месте выгрузки по указанию грузоотправителя.

При погрузке леса капитан должен снабжать стивидоров надлежащими стропами для вэрочки. При погрузке же пиленных лесоматериалов, стивидоры снабжаются капитаном

the holds as well as stowage to be done by the vessel and at vessel's expense.

When discharging, the Receivers to receive the cargo from vessel's tackle alongside, the cargo being lifted from the holds by the vessel and at vessel's expense.

22. When loading timber, the Shipper's responsibility to cease when cargo in auxiliary craft is placed alongside the vessel and clean receipts are delivered by the Master. The Master is then considered to be responsible for the cargo.

If the Master commences loading prior to delivering receipts, by doing so he likewise takes upon himself the responsibility for the cargo.

23. Separation work to be done by the vessel at vessel's expense. Separation material to be supplied by the Shippers and at their expense, the vessel being bound to deliver same in accordance with Shipper's instructions at Port of Discharge.

When loading timber the Master to provide the Stevedores with proper slings for slinging in the lifts: when loading sawn wood, the Stevedores to be also provided by the Master with

FOR OFFICIAL USE ONLY

особыми веревочными стропами или веревками для обивки проволочных канатов.

Во время перерывов в погрузке или выгрузке любых грузов судно предоставляет брезенты для покрытия люков, одновременно следя за безопасной укладкой лючки под брезентом.

Подъем люков бимсов и их обратная установка лежит на обязанности судна, закрытие грузовых люков крышками лежит на обязанности стивидорной организации под руководством судовой администрации.

24. На время производства погрузочно-разгрузочных работ судно предоставляет бесплатно пар, освещение, винчманов и оттяжчиков.

25. Баласы, пропсы и раундвуд обмеряются в складской мере в штабелях или станках, как это представляется более удобным для успешности погрузки.

26. Ответственность за соблюдение правильности сепарации и штивки грузов лежит на судне.

27. Крепление палубного груза производится за счет судна под его ответственностью. В случае если такое крепление будет сделано, по соглашению с судном, грузоотправи-

special rope strops or ropes for enveloping wire cables.

During breaks in loading or discharging of any cargo the vessel to provide tarpaulins for covering the hatches and to supervise the safe placing of hatch covers under the tarpaulins.

Vessel to remove hatch beams as well as to replace same: hatch covers to be replaced by Stevedores under Master's supervision.

24. During loading or discharging the vessel to provide, free of charge, steam, lighting, winchmen and guymen.

25. Pulpwood, props and roundwood to be measured either in piles on the spot or in frames, whichever may prove feasible for despatching loading.

26. Vessel to be responsible for proper separation and stowage.

27. Fastening of deck cargo to be at vessel's risk and expense. In case such fastening, with Master's consent, is carried out by Shippers (or their agents) and by Shippers' means, the

FOR OFFICIAL USE ONLY

телем (или его экспедитором) средствами последнего, то грузоотправитель (или его экспедитор) все же не несет ответственности за эти крепления.

28. Отдельные партии лесных материалов отмечаются красками или другими отличительными знаками средствами судна и за его счет.

29. При фрахтовке „лумпсум“ или на рейс капитан обязан предоставить в распоряжение грузоотправителя, по удалении передвижных переборок, все помещения, служащие для погрузки груза, а также и палубу.

При фрахтовании судна под полный груз (фулкарго), за исключением лесных фрахтовок, капитан должен отвести в распоряжение грузоотправителя все служащие для грузов помещения, кроме верхней палубы, но отправитель имеет преимущественное право занимать также и верхнюю палубу, если капитан согласится отвести ее под груз целиком или частью,

При лесных фрахтовках под полный груз капитан должен отвести в распоряжение грузоотправителя также и верхнюю палубу.

30. Установление количества или обмер лесных материалов производится капитаном в

Shippers or their agents are, nevertheless, exempt from responsibility for the work done.

28. Separate parcels on board to be marked with paint or other distinguishing marks by the vessel and at vessel's expense.

29. When chartered on a lump sum basis or for a single voyage, the Master is bound, after removing all temporary bulkheads, to place at Shipper's disposal all space available for cargo as well as the decks.

If the vessel is chartered for a full and complete cargo (timber excepted), the Master is bound to place at Shipper's disposal all space available for cargo, the upper deck excepted; the Shipper, however, to have the privilege of using the upper deck in preference, if Master is agreeable to provide same in part or whole for cargo.

If chartered for a full and complete cargo of timber, the Master is bound to place at Shipper's disposal the upper deck as well.

30. Ascertainment of quantity or the measurement of timber to be done whenever possible,

FOR OFFICIAL USE ONLY

погрузочных судах в тех случаях, если укладка допускает их обмер (как-то: пропсы и балансы) или подсчет (как-то: доски). После этого обмера или подсчета капитан выдает безоговорочную квитанцию в приемке груза.

В этом случае в коносаменте не допускается оговорки „мера или количество неизвестны“.

31. При наличии в чартере оговорки „около“ капитану принадлежит право грузить более или менее обусловленного количества в размере 10%.

При погрузке лесных материалов капитан имеет право требовать погрузки на 7,5% более или менее заявленного количества.

32. В случае пользования береговыми кранами и механизмами порта, вместо приспособлений судна, оплата расходов относится за счет судна. В таком же порядке оплачивается предоставление портом сходней и проч. приспособлений для производства погрузки и выгрузки.

by the Master in auxiliary craft, either by measurement (pit-props, pulpwood) or by counting the number of pieces (boards). Upon such measurement or counting the Master to deliver a clean receipt for the quantity thus accepted.

In such cases Bills of Lading to bear no stipulation „measure and quantity unknown.“

31. The term „about“ in Charter Parties to mean the Master's option of loading up to 10 per cent more or less of the quantity stipulated.

When loading timber the Master to have the option to require loading up to 7½ per cent more or less of the quantity declared.

32. If shore cranes and appliances are used instead of vessel's loading gear, the cost of same to be for vessel's account. The cost of landing stages etc. provided by the Port for loading or discharging operations likewise to be paid for by the vessel.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2012/01/18 : CIA-RDP80T00246A062300340001-2  
FOR OFFICIAL USE ONLY

Л56272 от 15 IV-1957 г. Тип. ВТП. Зап. 1102. Тир. 1000

FOR OFFICIAL USE ONLY

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2012/01/18 : CIA-RDP80T00246A062300340001-2