



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по перевозкам опасных грузов**

**Совместное совещание экспертов по Правилам,
прилагаемым к Европейскому соглашению
о международной перевозке опасных грузов
по внутренним водным путям (ВОПОГ)
(Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ)**

Тридцать вторая сессия

Женева, 22–26 января 2018 года

Пункт 4 b) предварительной повестки дня

**Применение Европейского соглашения
о международной перевозке опасных грузов
по внутренним водным путям (ВОПОГ):
специальные разрешения, отступления
и эквивалентные аналоги**

Раздел 1.16.0 ВОПОГ – Собственник и оператор**Передано правительством Германии* ******I. Затрагиваемое положение:**

«1.16.0 Для целей настоящей главы "собственник" означает "собственник или его назначенный представитель либо, если судно зафрахтовано оператором, оператор или его назначенный представитель".».

II. Вопрос толкования

1. В этом положении нет четкого указания относительно того, какое предприятие должно рассматриваться в качестве оператора.
2. Согласно информации, имеющейся в распоряжении делегации Германии, во внутреннем судоходстве используются две операционные модели:

* Распространено на немецком языке Центральной комиссией судоходства по Рейну под условным обозначением CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2018/7.

** В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2017–2018 годы (ECE/TRANS/WP.15/237, приложение V (9.3)).



а) бербоут-чартер: предоставление не укомплектованного экипажем и снаряженного судна внутреннего плавания его собственником в пользование другому предприятию, которое может использовать это судно в течение срока действия чартера и отвечает за укомплектование судна экипажем и снаряжение техническими средствами;

б) тайм-чартер: предоставление на определенный срок судна с экипажем и оборудованием в распоряжение другого предприятия, которое может использовать его в течение срока действия чартера для перевозки грузов или пассажиров или оказания других услуг по согласованию с предприятием-фрахтовщиком.

3. Предприятие, в распоряжение которого судно было предоставлено на условиях так называемого бербоут-чартера, может в свою очередь предоставить его третьему предприятию на условиях так называемого тайм-чартера.

4. В требованиях к судоходству, установленных Центральной комиссией судоходства по Рейну, проводится описанное ниже различие в отношении оператора судна (фр. «exploitant»).

5. Эксплуатируя свое судно, оператор («exploitant») принимает на себя все расходы и риски.

6. В случае фрахтования на условиях бербоут-чартера оператор выступает в качестве нанимателя/фрахтователя судна.

⇒Закреплено ли в правилах ЦКСР или ЕС юридическое определение оператора («opérateur»/«exploitant»)?

7. В случае фрахтования на определенное время или рейс выгодоприобретателем от эксплуатации судна, как правило, остается его собственник.

Предложение

8. По мнению делегации Германии, в разделе 1.16.0 под оператором понимается тот, кто несет юридическую и финансовую ответственность за техническое оборудование судна. Имеется в виду только тот, кто эксплуатирует судно на условиях так называемого бербоут-чартера, а не тот, кто использует судно на условиях так называемого тайм-чартера.

9. Тот же вывод можно сделать и на основании правила морского судоходства, закрепленного в Конвенции СОЛАС (глава IX, правило 2, пункт 2):

«"Компания" означает собственника судна или любую другую организацию, или лицо, такое как управляющий или фрахтователь по бербоут-чартеру, которые приняли на себя ответственность за эксплуатацию судна от собственника судна и которые, при этом, согласились принять на себя все обязанности и всю ответственность, возлагаемые Международным кодексом по управлению безопасностью.»

10. Германия предлагает Комитету по вопросам безопасности рассмотреть этот вопрос и была бы рада получить подтверждение правильности предложенного ею толкования.