**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
и Социальный Совет**

ECE/TRANS/WP.11/2009/2
6 August 2009

RUSSIAN

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов

Шестьдесят пятая сессия

Женева, 27-30 октября 2009 года

Пункт 5 а) предварительной повестки дня

**ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ПОПРАВКАМ К СОГЛАШЕНИЮ О МЕЖДУНАРОДНЫХ
ПЕРЕВОЗКАХ СКОРОПОРТИЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ И
О СПЕЦИАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ
ДЛЯ ЭТИХ ПЕРЕВОЗОК (СПС)**

Предложения, по которым еще не принято решения

Морские перевозки и перевозки по внутренним водным путям - предлагаемые
поправки к статьям 1, 2, 3 и 5 и приложению 1 к СПС*

Передано правительством Финляндии

История вопроса

1. На шестьдесят третьей сессии Рабочей группы по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов (WP.11) Финляндия выступила с предложением о внесении поправок в статью 3 СПС (см. документ ECE/TRANS/WP.11/2007/11). Это предложение касалось протяженности морской перевозки, упомянутой в пункте 2 статьи 3 Соглашения. В ходе

* Настоящий документ представляется в соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2008-2012 годы (ECE/TRANS/2008/11, пункт 2.11 а)), в которой намечается "Рассмотрение предложений о внесении поправок в СПС в целях его обновления по мере необходимости".

совещания стало ясно, что данное предложение в его нынешнем виде не может быть принято. Вместо этого была учреждена неофициальная рабочая группа для пересмотра формулировки предложения, в том числе с учетом необходимости его увязки с положениями статьи 5 СПС. Этой группой руководила Финляндия.

2. На шестьдесят четвертой сессии WP.11 Финляндия внесла новое предложение, включающее также предлагаемую поправку к статье 5 СПС. WP.11 рассмотрела доклад неофициальной рабочей группы (ECE/TRANS/WP.11/2008/3), совещание которой проходило 21-22 мая 2008 года в Хельсинки, и предложение Финляндии по изменению статей 3 и 5 на основе выводов этой неофициальной группы (ECE/TRANS/WP.11/2008/2). Было решено, что, прежде чем эта работа могла бы быть завершена, необходимы дополнительные уточнения, касающиеся контейнеров, включая морские контейнеры с тепловыми характеристиками, и их связи с СПС. WP.11 согласилась с тем, что неофициальная рабочая группа по морским перевозкам должна продолжить свою работу по этому вопросу. Группа также должна обсудить возможность расширения сферы действия СПС с целью охвата перевозок по внутренним водным путям. Заинтересованным странам было предложено присоединиться к этой группе, работу которой будет возглавлять Финляндия. Было указано, что эта группа могла бы работать на основе переписки. Первый проект предложения был направлен по электронной почте 27 февраля, а второй - 20 мая 2009 года. Соответствующие замечания были получены от следующих стран: Дании, Испании, Словакии, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов и Швеции.

Обоснование

3. Согласно нынешнему тексту статьи 3 СПС, если в сухопутные перевозки грузов, осуществляемые без перегрузки в наземных транспортных средствах, вклинивается морская перевозка на расстояние не менее 150 км, то каждая сухопутная перевозка рассматривается отдельно. Это означает, что положения СПС вообще не применяются к таким международным перевозкам. Применительно к статье 3 СПС для устранения этого пробела в СПС Финляндия хотела бы предложить увеличить протяженность морской перевозки и оговорить протяженность перевозки по внутренним водным путям. Таким образом, для морской перевозки, охватываемой положениями СПС, расстояние должно составлять менее 1 500 км, а для перевозки по внутренним водным путям - менее 3 500 км. Это означает, что предложением также должны учитываться контейнеры, классифицируемые в качестве морских по тепловым характеристикам, что предполагает внесение изменений соответственно в статьи 1, 2, 5 и приложение 1 к СПС.

4. Проиллюстрировать суть проблемы позволяет следующий пример: товары могут быть погружены в южной части Германии и отправлены с пересечением Балтийского моря на трейлерном судне до места их окончательной выгрузки в северной части Финляндии. Общая протяженность такой перевозки может составлять свыше 3 000 км, а продолжительность - более четырех дней, однако в силу ныне действующего "правила 150 км" использование транспортного средства СПС не требуется. Применяются только национальные предписания. Другим примером случая, когда положения СПС не применяются, является сухопутная перевозка скоропортящихся пищевых продуктов в морских контейнерах, которой предшествует или за которой следует морская перевозка на расстояние свыше 150 км.

5. Поскольку значительный объем скоропортящихся пищевых продуктов в направлении Финляндии и из нее перевозится по Балтийскому морю и для этого широко используются наземные транспортные средства, перевозимые на трейлерных судах, то, по мнению Финляндии, использование транспортных средств, никогда не отвечающих требованиям СПС, либо с просроченным свидетельством о соответствии классификации СПС чревато негативными последствиями в плане обеспечения продовольственной безопасности.

6. Трудно понять, почему при перевозках, осуществляемых между одними и теми же пунктами, в случае избрания сухопутного маршрута требование в виде использования транспортных средств СПС предъявляется, а при морских перевозках - нет. Кроме того, подобная практика ставит операторов в неравное положение и несправедливо ущемляет тех из них, кто располагает надлежащими и содержащимися в хорошем состоянии транспортными средствами.

7. Перевозки трейлерными судами, широко практикуемые в Балтийском море, вполне могут использоваться либо уже используются в Средиземном море, Северном море, восточной части Атлантики и Черном море. Некоторые из этих маршрутов берут начало в странах, не являющихся участниками СПС, членами ЕС или не охватываемых ЕЭЗ, в которых применяются разные национальные правила и практика перевозки пищевых продуктов. С другой стороны, увеличение стоимости энергоносителей может даже стимулировать использование морских перевозок там, где они возможны. Кроме того, использование в ходе морских перевозок и перевозок по внутренним водным путям сухопутных транспортных средств, отвечающих классификации СПС, и морских контейнеров, изготовленных и проверенных в соответствии с нормами, изложенными в приложении 1 к СПС, обеспечивает более надежную гарантию продовольственной безопасности. Условия на борту морских судов или судов внутреннего плавания не всегда могут быть оптимальными для перевозки охлажденных пищевых продуктов; например,

не исключена возможность отключения подачи энергии в грузовом порту либо в ходе морской перевозки или перевозки по внутренним водным путям.

Предложение

8. Предлагаемый ниже новый текст статей 1, 2, 3 и 5 и приложения 1 выделен подчеркиванием. Подлежащий исключению текст выделен зачеркиванием. Статьи 4 и 6-20, а также пункты 1-4 приложения 1 остаются без изменений.

Глава I

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА

Статья 1

При осуществлении международных перевозок скоропортящихся пищевых продуктов "изотермическими транспортными средствами", "ледниками", "рефрижераторами", или "отапливаемыми транспортными средствами" или "контейнерами, классифицируемыми по тепловым характеристикам", могут называться только те транспортные средства, которые удовлетворяют определениям и нормам, указанным в приложении 1 к настоящему Соглашению.

Статья 2

Договаривающиеся стороны принимают необходимые меры для обеспечения того, чтобы железнодорожные или дорожные транспортные средства, указанные в статье 1 настоящего Соглашения, осматривались и проверялись на соответствие оговоренным нормам на основании положений добавлений 1, 2, 3 и 4 к приложению 1 к настоящему Соглашению. Каждая Договаривающаяся сторона признает действительность свидетельств о соответствии, выданных согласно пункту 4 добавления 1 к приложению 1 к настоящему Соглашению компетентным органом другой Договаривающейся стороны. Каждая Договаривающаяся сторона может признавать действительность свидетельств о соответствии, выданных с соблюдением требований, предусмотренных в добавлениях 1 и 2 к приложению 1 к настоящему Соглашению, компетентным органом государства, не являющегося Договаривающейся стороной.

Контейнеры, классифицируемые по тепловым характеристикам, изготавливаются, проверяются на соответствие типу и маркируются изготовителем в соответствии со стандартом, упомянутым в пункте 5 приложения 1 к настоящему Соглашению. Каждая Договаривающаяся сторона признает действительность табличек-свидетельств о соответствии типу, выдаваемых на основании стандарта, упомянутого в пункте 5 приложения 1 к настоящему Соглашению.

Глава II

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СПЕЦИАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК НЕКОТОРЫХ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ

Статья 3

1. Предписания статьи 4 настоящего Соглашения применяются ко всем перевозкам как по найму или за вознаграждение, так и за собственный счет, производящимся исключительно - с учетом положений пункта 2 настоящей статьи - железнодорожным или автомобильным транспортом либо обоими этими видами транспорта,

- быстрозамороженных (глубокозамороженных) и замороженных пищевых продуктов, а также
- пищевых продуктов, перечисленных в приложении 3 к настоящему Соглашению, даже если они не являются ни быстрозамороженными (глубокозамороженными), ни замороженными,

когда место погрузки груза или транспортного средства, в котором он перевозится, на железнодорожное или дорожное транспортное средство и место выгрузки груза или транспортного средства, в котором он перевозится, из железнодорожного или дорожного транспортного средства находятся в двух различных государствах и когда место выгрузки груза находится на территории одной из Договаривающихся сторон.

Если перевозка включает одну или несколько морских перевозок, кроме тех, которые указаны в пункте 2 настоящей статьи, то каждая сухопутная перевозка должна рассматриваться отдельно.

2. Положения пункта 1 настоящей статьи применяются также к морским перевозкам на расстояние менее 150 км 1 500 км и перевозкам по внутренним водным путям на расстояние менее 3 500 км при условии, что грузы доставляются без перегрузки в транспортных средствах, используемых для сухопутной перевозки или сухопутных перевозок, и при условии, что этим перевозкам такой морской перевозке либо перевозке по внутренним водным путям предшествует или после них нее следует одна или несколько сухопутных перевозок, указанных в пункте 1 настоящей статьи, либо они осуществляются она осуществляется между двумя такими сухопутными перевозками.

3. Несмотря на положения пунктов 1 и 2 настоящей статьи, Договаривающиеся стороны могут не применять предписаний статьи 4 настоящего Соглашения к перевозкам пищевых продуктов, не предназначенных для потребления людьми.

Статья 4
(без изменений)

Глава III

РАЗЛИЧНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 5

~~Положения настоящего Соглашения не применяются к сухопутным перевозкам, осуществляемым с помощью контейнеров, классифицируемых в качестве морских по тепловым характеристикам, без перегрузки продуктов, при условии, что этим перевозкам предшествует или после них следует морская перевозка, не являющаяся перевозкой, указанной в пункте 2 статьи 3 настоящего Соглашения.~~

Положения настоящего Соглашения также применяются к перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов морским или внутренним водным транспортом в контейнерах, классифицируемых по тепловым характеристикам, в случае морской перевозки на расстояние менее 1 500 км и перевозки по внутренним водным путям на расстояние менее 3 500 км.

Положения настоящей статьи применяются к сухопутным перевозкам, осуществляемым с помощью контейнеров, классифицируемых по тепловым характеристикам, при условии, что этим перевозкам предшествует или после них следует морская перевозка или перевозка по внутренним водным путям.

Статьи 6-20
(без изменений)

Приложение 1

ОПРЕДЕЛЕНИЯ И НОРМЫ ДЛЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ СКОРОПОРЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ

1-4 Без изменений

5. Новый пункт

6. Измененный пункт (прежний пункт 5)

...

5. **Контейнер, классифицируемый по тепловым характеристикам.** Термический контейнер, изготовленный, проверенный на соответствие типу и классифицированный на основании стандарта ИСО 1496-2 или ГОСТ Р 50697-94, а также дополнительно снабженный надежно прикрепленной к нему табличкой-свидетельством изготавителя о соответствии типу. На этой табличке на английском, французском или русском языке должны быть приведены по крайней мере следующие сведения:

- страна изготовления;
- название и адрес изготавителя;
- кодовое обозначение типа;
- коэффициент потери теплоты в Вт/К;
- серийный номер;
- месяц/год изготовления;
- используемый стандарт.

6. **Переходные положения.** Положения, касающиеся контейнеров, классифицируемых по тепловым характеристикам, содержащиеся в статьях 1, 2, 5 и пункте 5 приложения 1, вступают в силу по истечении трехлетнего срока после даты принятия этой предлагаемой поправки Договаривающимися сторонами в соответствии со статьей 18 настоящего Соглашения.

...

Переходные положения. В течение трехлетнего периода, начиная с даты вступления в силу настоящего Соглашения в соответствии с положениями пункта 1 его статьи 11, общий коэффициент теплонередачи (коэффициент К) транспортных средств, которые в этот момент уже находились в эксплуатации, может составлять не более:

- 0,90 Вт/м².К для изотермических транспортных средств категории I_N—
транспортных средств ледников класса А, всех транспортных средств—
рефрижераторов и отапливаемых транспортных средств класса А; и
- 0,60 Вт/м².К для транспортных средств ледников классов В и С и
отапливаемых транспортных средств класса В.

Кроме того, по истечении указанного в первом абзаце настоящего пункта
трехлетнего периода и до момента окончательного снятия транспортного средства с
эксплуатации коэффициент К указанных транспортных средств рефрижераторов
классов В, С, Е и F может составлять не более 0,70 Вт/м².К.

Вместе с тем настоящие переходные положения не должны служить препятствием
для применения любых более строгих правил, установленных в некоторых
государствах для транспортных средств, зарегистрированных на их собственной
территории.