



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов

Шестьдесят седьмая сессия

Женева, 25–28 октября 2011 года

Пункт 5 а) предварительной повестки дня

**Предложения по поправкам к СПС: предложения,
по которым еще не принято решения**

Морские перевозки и перевозки по внутренним водным путям: предлагаемые поправки к статьям 3 и 5 СПС¹

Передано правительством Финляндии

I. Введение

1. Согласно Соглашению о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), от протяженности морских перевозок зависит, каким образом рассматривается перевозка скоропортящихся пищевых продуктов в наземных транспортных средствах. В отдельных случаях, если протяженность морской перевозки превышает 150 км, СПС не применяется даже при использовании наземных транспортных средств.
2. Однако не имеется никаких практических причин, в силу которых перевозки между одними и теми же пунктами, осуществляемые с использованием одинаковых транспортных средств, должны рассматриваться по-разному.
3. В настоящем документе предлагается внести ясность в этом отношении посредством исключения из статьи 3 ссылки на протяженность морской перевозки и внесения поправок в статью 5.

¹ Представлено в соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2010–2014 годы (ECE/TRANS/208, пункт 106; ECE/TRANS/2010/8, подпрограмма 02.11).

4. Данное предложение не затрагивает "контейнеров, классифицируемых в качестве морских по тепловым характеристикам". В различных стандартах содержатся многочисленные отличающиеся друг от друга определения контейнеров. Контейнеры, классифицируемые в качестве морских по тепловым характеристикам, либо другие контейнеры, используемые в ходе перевозок в условиях пониженной температуры, должны соответствовать эквивалентному национальному или международному стандарту, одобренному компетентным органом Договаривающейся стороны СПС.
5. В настоящем предложении никакого конкретного стандарта не упоминается, поскольку стандарты, как правило, изменяются и обновляются, и WP.11 никоим образом не может контролировать этот процесс.
6. Если в ходе морских перевозок или перевозок по внутренним водным путям используются наземные транспортные средства, то может возникнуть угроза с точки зрения продовольственной безопасности.

II. История вопроса

7. На шестьдесят третьей сессии 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 СПС. В ходе совещания стало ясно, что данное предложение в его нынешнем виде не может быть принято. Была учреждена неофициальная рабочая группа для пересмотра формулировки предложения, в частности с учетом необходимости его увязки с положениями статьи 5 СПС. Работу этой группы возглавила Финляндия.
8. 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 и 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 неофициальной рабочей группе следует продолжить свою работу по этому вопросу, а также обсудить возможность расширения сферы действия СПС с целью охвата перевозок по внутренним водным путям. Было указано, что эта группа могла бы работать на основе переписки. Соответствующие замечания поступили от следующих стран: Дании, Испании, Словакии, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов и Швеции.
9. На шестьдесят пятой сессии WP.11 Финляндия внесла пересмотренное предложение, охватывающее также морские контейнеры с тепловыми характеристиками и перевозки по внутренним водным путям, равно как и их связь с СПС (ECE/TRANS/WP.11/2009/2). Проведенные в ходе сессии обсуждения со всей определенностью показали невозможность упоминания в СПС организации по стандартизации, поскольку недопустимо изменять текст самого Соглашения всякий раз, когда пересматривается тот ли иной конкретный стандарт. Данный аспект важно учитывать, если организация по стандартизации намеревается вносить изменения в стандарты. На совещании Германия отметила, что в СПС вопрос о контейнерах уже охвачен положениями приложения 1 об изотер-

мическом оборудовании. Финляндия заявила, что будет работать с неофициальной рабочей группой на основе переписки, с тем чтобы представить на следующей сессии пересмотренное предложение.

10. На шестьдесят шестой сессии WP.11 Финляндия внесла пересмотренное предложение, охватывающее также морские контейнеры с тепловыми характеристиками и перевозки по внутренним водным путям, равно как и их связь с СПС (ECE/TRANS/WP.11/2010/1). Предложение, касающееся статей 3 и 5, принято не было, однако многие страны поддержали предложение по статье 3 (Германия, Ирландия, Испания, Италия, Франция и Швеция). Предложение по пересмотренной статье 5 было поддержано Германией, Италией и Францией. Против предложения по статье 3 выступили Дания, Нидерланды, Норвегия и Соединенные Штаты Америки. Против предложения по статье 5 выступили Дания, Испания, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки и Швеция. Многие страны согласились с тем, что необходимы изменения, касающиеся морских перевозок, упомянутых в СПС. На совещании было решено, что Финляндии следует внести пересмотренное предложение к шестьдесят седьмой сессии с учетом замечаний, поступивших от делегатов. Финляндия направила пересмотренное предложение Договаривающимся сторонам по электронной почте и получила замечания от ряда стран.

III. Обоснование

11. Статья 3 СПС гласит: "Если перевозка включает одну или несколько морских перевозок, кроме тех, которые указаны в пункте 2 настоящей статьи, то каждая сухопутная перевозка должна рассматриваться отдельно". Под "морскими перевозками, кроме тех, которые указаны в пункте 2 настоящей статьи" понимаются морские перевозки, протяженность которых составляет не менее 150 км.

12. Это означает, что перевозка скоропортящихся пищевых продуктов между двумя странами, если она сопряжена с морской перевозкой на расстояние не менее 150 км, делится на сегменты, которые рассматриваются отдельно в соответствии с СПС. Прежде всего следует иметь в виду, что морская перевозка не подпадает под действие СПС; но то же самое относится и к наземным отрезкам, если при этом не происходит пересечения международных границ. СПС применяется только к тем отрезкам общей сухопутной перевозки, которые связаны с пересечением международных границ.

13. Проиллюстрировать суть проблемы позволяет следующий пример: товары могут быть погружены в южной части Германии и отправлены по Балтийскому морю 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.

14. 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 отвечавших требованиям СПС, или с просроченным свиде-

тельством о соответствии классификации СПС чревато негативными последствиями для обеспечения продовольственной безопасности.

15. 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. Подобная практика ставит операторов в неравное положение и несправедливо ущемляет права тех из них, кто располагает надлежащими и содержащимися в хорошем состоянии транспортными средствами. Транспортным компаниям приходится принимать во внимание различные национальные правила, но, с другой стороны, это позволяет им использовать наземные транспортные средства, состояние которых сомнительно.

16. Перевозки трейлерными судами, широко практикуемые в Балтийском море, вполне могут использоваться или 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.

17. Использование в ходе морских перевозок и перевозок по внутренним водным путям сухопутных транспортных средств, отвечающих классификации 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 энергоподачи в грузовом порту или в ходе перевозки.

IV. Упрощение

18. Предлагаемое изменение, как ожидается, облегчит решение проблем между транспортными компаниями и компетентными органами в связи с международными перевозками на основе снижения риска их возникновения при осуществлении морских перевозок и перевозок по внутренним водным путям. Это приведет к улучшению среднего состояния транспортных средств, используемых для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов, и будет способствовать поддержанию безопасности скоропортящихся пищевых продуктов.

19. Предлагаемый текст уточняет требования в отношении использования наземных транспортных средств на маршрутах, в которые вклинивается морская перевозка, указывая, что в случае использования наземных транспортных средств последние должны неизменно отвечать классификации СПС вне зависимости от протяженности морской перевозки или отрезка, приходящегося на внутренние водные пути.

20. Изъятие нынешнего исключения в отношении морских перевозок облегчит прочтение и понимание Соглашения СПС. Речь идет о транспортных компаниях, контролирующих органах, торговых и оптовых фирмах.

V. Экономические последствия

21. Предложение не будет сопряжено с увеличением расходов для операторов, использующих транспортные средства, отвечающие классификации СПС. Спрос на услуги с применением ныне действующего "правила 150 км" для морской перевозки, вероятно, уменьшится и будет восполнен за счет операторов, использующих транспортные средства, отвечающие классификации СПС, или "контейнеры, классифицируемые в качестве морских по тепловым характеристикам". Если температура замороженных пищевых продуктов после морской перевозки или перевозки по внутренним водным путям выше -15°C , то эти продукты должны быть потреблены в тот же день либо на следующий день. Если температура груза превышает -15°C , то его, возможно, даже придется уничтожить. Заморозить пищевой продукт после перевозки невозможно, так как это не допускает законодательство Европейского союза и самой Финляндии. Уничтожение продуктов после морской перевозки или перевозки по внутренним водным путям сопряжено с весьма серьезными последствиями для транспортных компаний, пищевых заводов и оптовых фирм. Многие транспортные проблемы трудно решить при помощи страхования, если наземные транспортные средства не классифицированы по СПС и внутренняя температура при перевозке не регистрируется температурными датчиками. Зачастую в портах наземные транспортные средства могут в течение 4–6 часов оставаться обесточенными, и иногда в ходе морских перевозок происходят перебои в работе холодильного оборудования. Поэтому весьма важно обеспечить классификацию по СПС наземных транспортных средств также и в рамках морских перевозок и перевозок по внутренним водным путям, равно как и сохранение внутренней температуры в транспортном средстве на надлежащем уровне в случае обесточивания оборудования в портах.

VI. Возможность обеспечения применения

22. Новый текст будет более понятным для всех компаний, а также для контролирующих органов. Он позволит контролирующим органам отказаться от проведения проверок в транспортных компаниях, оптовых фирмах или на пищевых заводах. В настоящее время если температура пищевых продуктов превышает -15°C , то должна проводиться официальная проверка с целью определения температуры замороженных пищевых продуктов после морской перевозки.

23. Содержащееся в статье 5 СПС исключение, касающееся "контейнеров, классифицируемых в качестве морских по тепловым характеристикам", предлагается изменить таким образом, чтобы сохранялся ныне существующий подход к обработке таких контейнеров. Контейнеры должны соответствовать определениям и стандартам, изложенным в приложении 1 к СПС.

VII. Продовольственная безопасность

24. Неисправность холодильника в ходе морской перевозки или перевозки по внутренним водным путям либо обесточивание контейнера в ходе автомобильной перевозки из порта на пищевой завод или из пищевого завода в порт может негативным образом отразиться на продовольственной безопасности. Если температура замороженного продукта превышает -15°C , то он должен быть по-

треблен либо в тот же, либо на следующий день. Эти же критерии указаны в пункте 15 i) добавления 2 к приложению 2 к Соглашению СПС.

25. Проблема пищевой безопасности в случае охлажденных пищевых продуктов обусловлена резким ускорением микробиологического процесса при повышении температуры более чем на 5 °С. Микробиологический процесс является весьма стремительным, если температура составляет от +8 °С до +12 °С, и поэтому в случае охлажденных пищевых продуктов весьма важная роль отводится контролю температуры. Если продукт заморожен (от 0 до -20 °С), то рост микроорганизмов невозможен. Что касается охлажденных пищевых продуктов, то реальная проблема возникает в том случае, если температура составляет от +8 °С до +12 °С.

VIII. Предложение

Изменить статьи 3 и 5 СПС указанным ниже образом. Статьи 1, 2, 4 и 6–20 остаются без изменений.

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 и перевозкам по внутренним водным путям при условии, что грузы доставляются без перегрузки в транспортных средствах, используемых для сухопутной перевозки или сухопутных перевозок, и при условии, что такой морской перевозке либо перевозке по внутренним водным путям предшествует или после нее следует одна или несколько национальных сухопутных перевозок, указанных в пункте 1 настоящей статьи, либо она осуществляется между двумя такими сухопутными перевозками.

3. Независимо от положений пунктов 1 и 2 настоящей статьи, Договаривающиеся стороны могут не применять предписания статьи 4 настоящего Соглашения к перевозкам пищевых продуктов, не предназначенных для потребления людьми.

Статья 5

Предложение 1

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~~ или перевозка по внутренним водным путям на расстояние свыше 150 км. Под контейнерами, классифицируемыми в качестве морских по тепловым характеристикам, подразумеваются контейнеры, имеющие максимальную внешнюю ширину 2,438 м и минимальную штабелируемость 192 000 кг при вертикальном ускорении 1,8 g. Контейнеры, классифицируемые в качестве морских по тепловым характеристикам, изготавливаются в соответствии с надлежащими национальными или международными требованиями и соответствуют стандартам равного или более высокого уровня, чем стандарты, указанные в настоящем Соглашении.

Предложение 2

Положения настоящего Соглашения не применяются к сухопутным перевозкам, осуществляемым с помощью контейнеров, когда до или после одной либо нескольких национальных сухопутных перевозок осуществляется морская перевозка или перевозка по внутренним водным путям, при условии, что данный контейнер изготовлен согласно надлежащим национальным или международным требованиям и соответствует стандартам одинакового или более высокого уровня, чем стандарты, указанные в приложении 1 к настоящему Соглашению.

Примечание: Пересмотренные статьи 3 и 5 применяются через 12 месяцев после их вступления в силу.