



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

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

RUSSIAN
Original: ENGLISH

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 СКОРОПОРТЯЩИХСЯ 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 отвечавших 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~~ нее следует одна или несколько сухопутных перевозок, указанных в пункте 1 настоящей статьи, либо ~~они~~ осуществляется 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 СКОРОПОРТЯЩИХСЯ 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 изготовителя 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 изготовителя;
- кодированное 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 теплопередачи (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.~~
