



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.11/2008/2
25 July 2008

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов

Шестьдесят четвертая сессия
Женева, 14-17 октября 2008 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

Статьи 3 и 5*

Передано правительством Финляндии

История вопроса

1. 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

* 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".

Соглашения. В ходе совещания стало ясным, что данное предложение в его нынешнем виде принято быть не может. Вместо этого была учреждена неофициальная рабочая группа для пересмотра формулировки предложения, в том числе с учетом необходимости его увязки с положениями статьи 5 СПС. Означенная группа, возглавляемая Финляндией, собралась 21-22 мая 2008 года в Хельсинки. На встрече присутствовали представители следующих стран: Дании, Нидерландов, Российской Федерации, Словацкой Республики, Соединенного Королевства и Финляндии. По итогам работы неофициальной рабочей группы, доклад которой фигурирует в документе ECE/TRANS/WP.11/2008/3, Финляндия подготовила следующее новое предложение.

2. Финляндия и неофициальная рабочая группа хотели бы отметить, что внесение изменений в эти статьи СПС представляется затруднительным в силу того, что все статьи Соглашения несут правовую нагрузку и, следовательно, любое изменение потребовало бы правовой санкции от Договаривающихся сторон и корректировки их внутреннего законодательства. Вместе с тем, как явствует из изложенного ниже, необходимость таких изменений является очевидной.

3. Финляндия также хотела бы подчеркнуть, что предлагаемые поправки не имеют целью затронуть статус и порядок использования упоминаемых в статье 5 СПС "контейнеров, классифицируемых в качестве морских по тепловым характеристикам". Поскольку статьи 3 и 5 СПС находятся в увязке, то в случае изменения статьи 3 необходимо также внести поправку в статью 5, но без изменения ее смысла.

Обоснование

4. 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 в случаях, когда при сухопутных перевозках не происходит физического пересечения границ, а между ними вклинивается морская перевозка на расстояние не менее 150 км, положения СПС применяются не ко всем таким международным перевозкам в наземных транспортных средствах.

5. Например, 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 могла бы 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.

6. Поскольку значительный объем перевозок пищевых продуктов в направлении Финляндии и из нее происходит с пересечением Балтийского моря и для таких перевозок широко используются наземные транспортные средства в комбинации с трейлерными судами, 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 безопасности пищевых продуктов.

7. 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.

8. Верно также и то, что перевозки трейлерными судами, аналогичные широко практикуемым 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 ЕЭП, в которых действуют собственные национальные правила перевозки пищевых продуктов и применяются собственные виды практики. Более того, увеличение стоимости энергоносителей могло бы даже стимулировать использование морских перевозок там, где они возможны.

Предложение

9. Предлагается внести в существующий текст статьи 3 поправку, исключив из пункта 2 слова "на расстояние менее 150 км".

Предлагаемый новый текст пункта 2 статьи 3 СПС (подлежащий исключению текст выделен зачеркиванием):

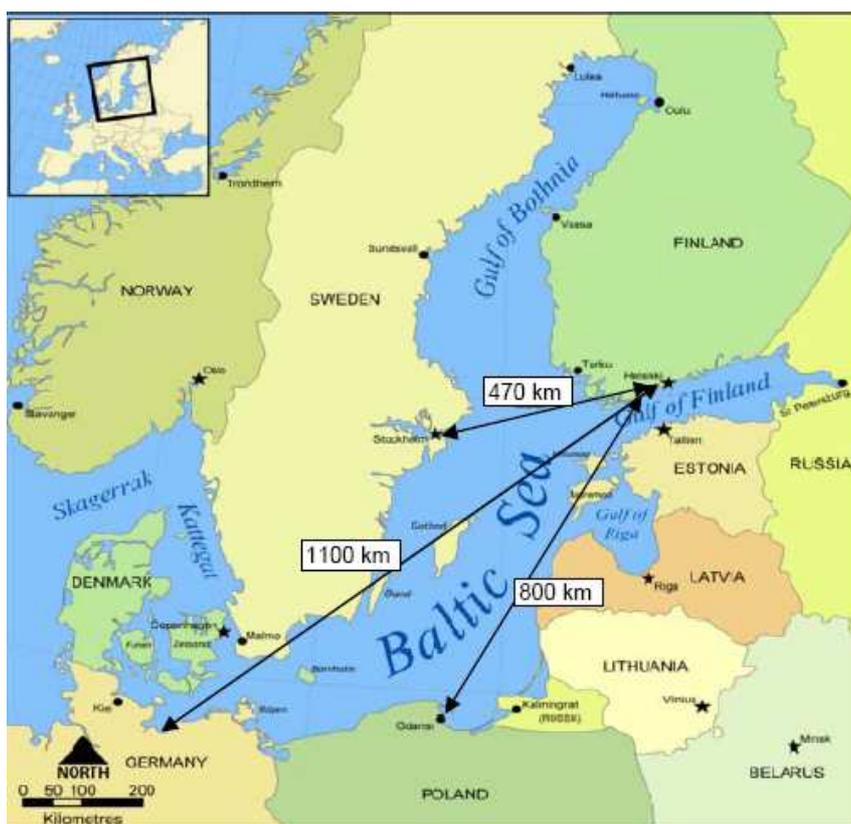
"2. Положения пункта 1 настоящей статьи применяются также к морским перевозкам ~~на расстояние менее 150 км~~ при условии, что грузы доставляются без перегрузки в транспортных средствах, используемых для сухопутной перевозки или сухопутных перевозок, и при условии, что этим перевозкам предшествует или после них следует одна или несколько сухопутных перевозок, указанных в пункте 1 настоящей статьи, либо они осуществляются между двумя такими сухопутными перевозками".

10. В порядке сохранения неизменным смысла статьи 5 предлагается заменить ссылку на статью 3 словами "на расстояние не менее 150 км".

Предлагаемый новый текст статьи 5 СПС (подлежащий исключению текст выделен зачеркиванием, а новый текст - подчеркиванием):

"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 на расстояние не менее 150 км, не являющаяся перевозкой, указанной в пункте 2 статьи 3 настоящего Соглашения".

Карта Балтийского моря



Протяженность морских перевозок между Финляндией и Германией (прибл. 1 100 км), между Финляндией и Польшей (прибл. 800 км), между Финляндией и Швецией (прибл. 470 км).