

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся
пищевых продуктов**

Семьдесят восьмая сессия

Женева, 3–6 мая 2022 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

Предложения по поправкам к СПС:**Новые предложения****Морские перевозки в статьях 3 и 5 Соглашения СПС****Представлено Председателем Рабочей группы по перевозкам
скоропортящихся пищевых продуктов (WP.11)***Резюме*

Существо предложения: 150-километровое ограничение для морского отрезка перевозки на транспортных средствах СПС сопряжено с проблемами. Решить эти проблемы для обеспечения перевозок на транспортных средствах СПС, возможно, не так уж и трудно. Вместе с тем данная задача затрудняется из-за того, что эти положения связаны также с использованием морских контейнеров. Необходимо принять некоторые принципиальные решения относительно использования морских контейнеров.

Предлагаемое решение: Обсуждение вопроса о применении СПС к изотермическим контейнерам.

Справочные документы: Отсутствуют.

Введение

1. 150-километровое ограничение для морских отрезков сухопутных перевозок на транспортных средствах СПС сопряжено с проблемами. Эти проблемы обостряются, когда сухопутный отрезок перевозки до или после ее морского отрезка приходится на территорию какой-либо одной Договаривающейся стороны. В этих случаях положения СПС не применяются вообще. Поскольку технических ограничений для поддержания соответствующей температуры на борту судов (паромов) не существует или не должно существовать, применение правила о 150 км едва ли оправдано.



2. Вместе с тем правило о 150 км применимо также посредством ссылки к исключению, связанному с использованием морских контейнеров без официального допущения СПС. Если расстояние морской перевозки превышает 150 км, эти контейнеры могут использоваться также и на сухопутном отрезке. Они не могут использоваться на сухопутном отрезке, если длина морской перевозки составляет менее 150 км. Возникает вопрос, оправдано ли это.

3. Кроме того, используются многочисленные контейнеры для региональных перевозок, в отношении которых как предоставлены, так и не предоставлены допущения СПС. И, несмотря на их избыточную массу, они могут использоваться в Европейском союзе на автотранспортных средствах с такой же площадью погрузочной поверхности, что и у полуприцепов. Вопрос в том, как относиться к таким контейнерам и как прояснить эту ситуацию в рамках Соглашения СПС.

Обсуждение

4. Способствовать ходу дискуссии могли бы следующие вопросы:

Вопрос 1:

Следует ли проводить различие между рефрижераторными контейнерами ИСО (океанское судоходство) и контейнерами-рефрижераторами для региональных перевозок (каботажное судоходство/береговое судоходство)?

Дополнение к вопросу 1: Контейнеры обоих типов могут рассматриваться в качестве «морских», однако виды их использования различаются. Во избежание рыночной диспропорции представляется обоснованным требование о наличии допущения СПС. В случае некоторых из существующих контейнеров для региональных перевозок могут потребоваться переходные меры.

Вопрос 2:

Могут ли использоваться рефрижераторные контейнеры ИСО без допущения СПС в каботажных перевозках пищевых продуктов СПС между Договаривающимися сторонами СПС? Следует ли учитывать такие дополнительные условия, как надлежащая проверка эксплуатационной надежности/осмотр контейнера перед перевозкой, энергоснабжение для сухопутных перевозок и максимальный срок эксплуатации?

Дополнение к вопросу 2: Ежедневное подтверждение способности перевозить скоропортящиеся пищевые продукты. Недостатками контейнеров ИСО, по сравнению с автотранспортными средствами и контейнерами для региональных перевозок, являются их вес и внутренние габариты. Следует предоставить гарантии того, что контейнер пригоден для использования и что внутри него может поддерживаться надлежащая температура при сухопутных перевозках.

Вопрос 3:

Могут ли рефрижераторные контейнеры ИСО без допущения СПС использоваться для сухопутных перевозок пищевых продуктов СПС при таких определенных условиях, как надлежащая проверка эксплуатационной надежности/осмотр контейнера перед перевозкой, обеспечение способности поддерживать надлежащую температуру и соблюдение требования о максимальном сроке эксплуатации?

Дополнение к вопросу 3: Официальное разрешение такого их использования может быть сопряжено с проблемами в политическом отношении. Вместе с этим следует учитывать, что эти контейнеры успешно используются в перевозках на большие расстояния по всему миру. Их недостатками являются также вес и внутренние габариты. Для осуществления сухопутных перевозок следует предоставить соответствующие гарантии.

Справочная информация

Морские отрезки перевозок с использованием транспортных средств СПС

5. Проблема, сопряженная с правилом о 150 км, особенно остра в тех случаях, когда сухопутный отрезок перевозки до или после ее морского отрезка приходится на территорию какой-либо одной Договаривающейся стороны. В этих случаях положения СПС могут не применяться вообще. Так, СПС не будет применяться, например, к международной перевозке с севера Финляндии на юг Германии, включающей морской отрезок Хельсинки-Любек. Эти проблемы не только возникают перед Договаривающимися сторонами СПС; но и вызывают обеспокоенность у государств, которые хотят стать новыми Договаривающимися сторонами и являются прибрежными странами, осуществляющими перевозки скоропортящиеся пищевых продуктов с использованием морского отрезка.

6. Все попытки поиска общей основы для принятия этого положения и его обоснования пока не увенчались успехом. Отсутствие определенности в данной связи вынуждает нас мириться с тем обстоятельством, что на момент подготовки Соглашения были предусмотрены технические ограничения, в соответствии с которыми допускаются морские перевозки с использованием транспортных средств СПС протяженностью не более 150 км, и что одна из подписавших Соглашение или присоединившихся к нему ранее Договаривающихся сторон, к территории которой имеется доступ лишь по морю, пожелала предоставить официальное допущение в отношении этих транспортных средств, но отказалась применять СПС на своей территории.

7. С технической точки зрения на данный момент не существует вопросов, которые нельзя было бы решить на борту судов. Большинство грузовых транспортных средств оснащены холодильными установками, способными функционировать на палубе, и многие из них оборудованы электрическим приводом, который может быть подключен к бортовой системе электроснабжения судна. Второй из аспектов, указанных выше, если он все еще актуален, связан с потребностью применения некоторых ограничений в отношении транспортных средств СПС на морском отрезке перевозки.

8. В принципе, решить эту проблему просто. Для этого необходимо исключить последнее предложение в пункте 1 статьи 3. В случае пункта 2 статьи 3 решение могло бы заключаться в замене требования о менее 150 км предписанием о «каботажных перевозках». В качестве приемлемого определения «каботажной перевозки» (и береговой перевозки — ЕС) можно было бы использовать следующую формулировку: *«Каботажная перевозка подразумевает перемещение грузов и пассажиров по морю, в основном вдоль побережья, без пересечения океана»*. Кроме того, можно было бы добавить, что во время морской перевозки следует гарантировать поддержание температуры, предусмотренной в СПС.

Использование морских контейнеров (рефрижераторов)

9. В статье 5 содержится ссылка на пункт 2 статьи 3, а ограничение в 150 км относится также к рефрижераторным контейнерам. Что касается рефрижераторных контейнеров без допущения СПС, то при морской перевозке на расстояние более 150 км требования СПС не применяются к сухопутному отрезку, следующему за морской перевозкой или предшествующему ему. Вместе с тем СПС все же применяется к морским перевозкам с использованием рефрижераторных контейнеров на расстояние менее 150 км, и тогда в отношении этих контейнеров должны быть предоставлены официальные допущения СПС. Если допущение СПС не вызывает сомнений, оно считается приемлемым.

10. Проблема со статьей 5 заключается в том, что в ней четко не определено, что именно представляет собой «морской» контейнер. «Контейнером» может быть названа любая съемная герметичная конструкция, которая может быть погружена на судно. В целом контейнер предназначен для многократного использования; его можно легко перемещать, загружать в транспортное средство или судно/выгружать из них. Вместе

с тем существуют и контейнеры для региональных перевозок, например 45-футовые контейнеры, ширина которых соответствует ширине поддона, а также контейнеры ИСО для так называемых океанских перевозок.

11. Что касается 10, 20 и 40-футовых рефрижераторных контейнеров ИСО, то было бы целесообразно не распространять на них требования СПС об официальном допущении. Несомненно, что эти контейнеры безопасны для использования, о чем свидетельствуют, например, периодические проверки их эксплуатационной надежности и их осмотры перед перевозкой. Надежность таких проверок подтверждается ежедневно. Для использования этих рефрижераторных контейнеров с целью сухопутных перевозок на более дальние расстояния необходимо принять дополнительные меры, поскольку холодильная установка в большинстве случаев функционирует только на электроэнергии. Следует обеспечить ее электропитание. Учет в рамках СПС такого обстоятельства, оправдывающего исключения, представляется обоснованным.

12. Габариты контейнеров для региональных перевозок в целом являются иными и не позволяют размещать их в соответствующих отсеках океанских судов. В качестве примера уместно сослаться на 45-футовый контейнер, ширина которого соответствует ширине поддона. Эти контейнеры могут и будут перевозиться в рамках морского берегового судоходства на небольшие расстояния. Во многих случаях эти контейнеры для региональных перевозок обеспечиваются также альтернативным электроприводом, с тем чтобы их можно было перевозить на автотранспортных средствах без использования дополнительного оборудования. И, несмотря на свой избыточный вес, эти контейнеры могут конкурировать с полуприцепами, соответствующими европейским габаритам. С учетом такой конкуренции предоставление официальных допущений СПС в отношении этих контейнеров для региональных перевозок представляется оправданным. Европейский союз поощряет использование каботажных перевозок (береговых перевозок) для ограничения заторов на дорогах и снижения уровня загрязнения окружающей среды транспортом. Для этих целей вполне подходит 45-футовый контейнер, ширина которого соответствует ширине поддона, так как в нем можно перевозить такое же число поддонов, что и на полуприцепе, соответствующем габаритам ЕС.

13. Помимо этого, уместно задаться вопросом о том, почему бы не использовать рефрижераторные контейнеры ИСО в ходе сухопутных перевозок при условии принятия таких же мер предосторожности, как и в случае морских перевозок, и обеспечения дополнительной электроэнергии?