



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/WP.11/2008/3  
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

Доклад о работе совещания неофициальной рабочей группы по статьям 3 и 5\*

Передано правительством Финляндии

---

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

### **Сроки, место проведения и организатор совещания**

1. Совещание неофициальной рабочей группы, состоявшееся 21-22 мая 2008 года, было организовано Управлением по безопасности пищевой продукции Финляндии "Эвира". Совещание проводилось в головном офисе "Эвиры" в Хельсинки.

### **Участники совещания**

2. В совещании участвовали следующие делегаты: г-н Даль (Дания), г-н Мауну, г-н Рантти (Финляндия), г-н де Путтер (Нидерланды), г-жа Соколова, г-н Давыдов, г-жа Филипенко (Российская Федерация), г-н Годаль (Словакия) и г-н Лотон (Соединенное Королевство).

### **Открытие совещания**

3. Совещание открыл г-н Микко Мауну ("Эвира"). Группа решила, что он будет исполнять функции председателя, а секретарем совещания будет г-н Пекка Рантти ("МТТ испытания и стандартизация" (Вакола)). С ознакомительными сообщениями об "Эвире" и ее деятельности выступили г-н Пекка Паккала, бывший представитель Финляндии в WP.11, и г-жа Мария Тейрикко.

### **Введение**

4. На своей шестьдесят третьей сессии (Женева, 12-14 ноября 2007 года) Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов (WP.11) обсудила предложение Финляндии, касающееся протяженности морской перевозки, указанной в статье 3 СПС (ECE/TRANS/WP.11/2007/11). WP.11 провела голосование по этому предложению со следующими результатами: проголосовали "за" - 10 (Бельгия, Германия, Италия, Норвегия, Польша, Португалия, Российская Федерация, Финляндия, Франция и Швеция), проголосовали "против" - 2 (Испания и Соединенное Королевство), воздержались - 8 (Греция, Дания, Ирландия, Нидерланды, Словакия, Соединенные Штаты, Украина и Чешская Республика). WP.11 согласилась с необходимостью разработки пересмотренного предложения и решила учредить неофициальную рабочую группу для изучения всех последствий этого предложения, включая экономические последствия выбора различных расстояний (т.е. 1 500 км, 3 000 км и т.д.), с учетом также статьи 5. Возглавлять эту группу будет Финляндия. WP.11 решила, что совещание неофициальной рабочей группы состоится в Хельсинки в 2008 году.

5. WP.11 также рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.11/2007/3 Ассоциации автомобильного транспорта Нидерландов, в котором WP.11 просят разъяснить вопрос о применимости СПС в отношении контейнеров–рефрижераторов. WP.11 решила, что этот документ следует также рассмотреть неофициальной рабочей группе.

6. 14 февраля 2008 года Финляндия направила Договаривающимся сторонам СПС и международным организациям приглашение с просьбой передать предложения и соответствующие документы в Управление по безопасности пищевой продукции Финляндии "Эвира" до 9 мая. До этого совещания все документы были разосланы Договаривающимся сторонам и международным организациям.

### **Документация**

7. Были рассмотрены следующие документы: предложение Финляндии (ECE/TRANS/WP.11/2007/11); документ ECE/TRANS/WP.11/2007/3 Ассоциации автомобильного транспорта Нидерландов; предложение Финляндии для неофициальной рабочей группы, статьи 3 и 5; предложение Испании для неофициальной рабочей группы, статьи 3 и 5; и предложение Российской Федерации для неофициальной рабочей группы, статья 3.

### **Обоснование**

8. Цель совещания заключалась в том, чтобы попытаться разрешить проблемы в связи с областью применения СПС, выделенные в документах ECE/TRANS/WP.11/2007/3 и ECE/TRANS/WP.11/2007/11 и касающиеся морских контейнеров и протяженности морской перевозки, указанной в СПС.

9. Это совещание также было призвано изучить возможность изменения статей 3 и 5 СПС в отношении морской перевозки, не затрагивая при этом международные морские перевозки контейнеров, классифицированных в качестве морских по тепловым характеристикам, и их существующий статус в рамках Соглашения.

10. По мнению большинства членов группы, рассмотрение сухопутных перевозок, если в них вклинивается морская перевозка на расстояние не менее 150 км, по отдельности не способствует достижению основной цели СПС, заключающейся в обеспечении продовольственной безопасности. Это также ставит операторов в неравные условия, поскольку выбор паромной переправы вместо сухопутного маршрута позволяет использовать наземное транспортное оборудование более низкого технического уровня и/или в более плохом состоянии, чем это требуется в СПС. С момента вступления СПС в

силу его Договаривающимися сторонами стали многие страны региона Балтийского, Средиземного и Черного морей, и значительные объемы пищевых продуктов в наземном транспортном оборудовании перевозятся по морю на расстояние более 150 км.

Происхождение правила 150 км для членов группы не ясно.

11. Любое изменение существующего текста сопряжено с трудностями, поскольку оно связано с внесением поправок в статьи СПС. Эти статьи являются юридической частью Соглашения, и поэтому любое изменение потребовало бы юридического одобрения и модификации национального законодательства Договаривающимися сторонами. По этой причине необходимо тщательно разъяснять предложения по изменению статей и выявлять конкретные потенциальные проблемы. Неофициальная рабочая группа попыталась добиться этого с минимальными корректировками, однако требуются поправки к статьям 3 и 5, поскольку в них содержатся перекрестные ссылки.

12. В существующем виде статья 5, по всей видимости, имеет двоякий смысл, поскольку она по-разному толкуется Договаривающимися сторонами: некоторые считают незаконной транспортировку морских контейнеров через границы по суше после морской перевозки. Предлагаемые поправки призваны уточнить и этот вопрос. Представитель Дании подчеркнул, что предложение об изменении СПС потребует документального подтверждения и что, прежде чем начинать дискуссию в рамках Рабочей группы, необходимо ответить на следующие вопросы:

- a) Каковы причины и предпосылки появления правила 150 км?
- b) Каким образом следует толковать сферу действия СПС в отношении различных сочетаний международных сухопутных и морских перевозок?
- c) Какими документами можно подтвердить тот факт, что, если протяженность морской перевозки превышает 150 км, возникает серьезная проблема и что правило 150 км не должно больше фигурировать в СПС?

13. Представитель Дании полагал, что нереалистично достичь согласия в рамках WP.11, пока не будут получены ответы на эти вопросы. По его мнению, секретариату надлежит найти документы и подготовить необходимые ответы на вопросы а) и б), что могло бы послужить основой для изменения СПС. Представители Финляндии выразили сомнение по поводу существования таких документов.

14. Представитель Дании придерживался того мнения, что совещание носит технический характер и что его выводы не могут считаться обязательными для Договаривающихся сторон.

### **Предложение по статье 3 СПС**

15. Неофициальная рабочая группа обсудила значение существующего текста. Было отмечено, что в зависимости от момента пересечения границ - до или после морской перевозки - и протяженности морской перевозки с точки зрения СПС можно выделить несколько различных случаев. Указывалось, что международная перевозка с использованием наземного транспортного оборудования и без перегрузки, которая начинается с национального сухопутного участка, продолжается по морю на расстояние более 150 км и заканчивается после сухопутной перевозки в другой стране, полностью выходит за рамки сферы действия СПС.

16. Представители Финляндии отметили, что в намерение Финляндии не входило препятствовать использованию контейнеров, классифицируемых в качестве морских по тепловым характеристикам. Однако оборудование для сухопутной перевозки, не отвечающее требованиям СПС, не следует использовать для международных сухопутных/морских/сухопутных перевозок, что возможно сейчас в случае применения правила 150 км, содержащегося в статье 3. Подобную практику нельзя рассматривать как отвечающую духу СПС, призванного повышать продовольственную безопасность. Кроме того, она ставит операторов в неравные условия.

17. Представители Российской Федерации описали сложившуюся в их стране ситуацию и подчеркнули важность поддержания надлежащего уровня продовольственной безопасности.

18. Группа также обратила внимание на существующие формулировки пункта 1 приложения 2 и пункта 1 приложения 3, объясняющие, почему нет необходимости конкретно указывать тип оборудования: *"Транспортные средства... должны выбираться и использоваться таким образом, чтобы самая высокая температура в любой точке груза во время перевозки не превышала указанной величины"*. Это говорит о том, что не все оборудование СПС (например, транспортное средство с эвтактическими плитами) пригодно для морских перевозок (на большие расстояния).

19. После оживленного обсуждения группа приняла следующее предложение по изменению пункта 2 статьи 3, переданное Финляндией в документе ECE/TRANS/WP.11/2008/2:

"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".

20. В качестве альтернативного варианта группа также рассмотрела следующий текст:

"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. Протяженность морской перевозки должна быть меньше 150 км, за исключением случаев перевозки в отопляемых транспортных средствах или транспортных средствах-рефрижераторах, питание термического оборудования которых обеспечивается/поддерживается за счет судна, на котором они перевозятся. ~~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".~~

### **Предложение по статье 5 СПС**

21. Для группы было очевидно, что изменение статьи 3 невозможно без изменения также статьи 5. По мнению группы, существующий текст статьи 5 представляется двусмысленным. Обсуждался также вопрос о морских термических контейнерах, которые не соответствуют стандарту ISO 1496-2 и не прошли сертификацию по СПС. Группа решила обратиться за указаниями к WP.11.

22. Представители Российской Федерации указали, что они хотели бы внести в статью 5 поправку, согласно которой морские термические контейнеры, изготовленные в соответствии со стандартом ISO 1496-2, должны отвечать требованиям СПС через шесть лет после даты их изготовления. По их мнению, не следует проводить различия между морскими контейнерами с тепловыми характеристиками и другими термическими контейнерами. Увязка между стандартом ISO 1496-2 и СПС, а также классифицирование на основе СПС контейнеров ИСО с шестилетним сроком эксплуатации без проведения отдельных испытаний каждого контейнера на емкость изоляции и холодопроизводительность практически невозможны.

23. После обсуждения было решено, что Финляндия представит следующее предложение по изменению статьи 5, содержащееся в документе ECE/TRANS/WP.11/2008/2.

*"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".*

24. Вместо ссылки на пункт 2 статьи 3 упоминается протяженность морской перевозки "на расстояние не менее 150 км". Тем самым поправка к статье 3 не затрагивает статус морских контейнеров с тепловыми характеристиками.

#### **Контейнеры, классифицируемые в соответствии со стандартом ISO 1496-2**

25. Группа была проинформирована, что в настоящее время стандарт ISO 1496-2 пересматривается и что имеется новый проект.

#### **Документ ECE/TRANS/WP.11/2007/3 Ассоциации автомобильного транспорта Нидерландов**

26. По мнению большинства членов группы, должна быть разрешена перевозка контейнеров, классифицируемых в качестве морских по тепловым характеристикам, которые доставляются после морской перевозки в конечный пункт назначения на территории той или иной Договаривающейся стороны СПС либо в порт для последующей морской перевозки.

27. Аргументы в поддержку разрешения перевозки в контейнерах, классифицируемых в качестве морских по тепловым характеристикам, сводятся к тому, что перегрузка в допущенное на основании СПС оборудование до или после морской перевозки повысит риск заражения по причине изменений температуры транспортировки, хотя признается, что термические контейнеры, по крайней мере классифицируемые и изготовленные в соответствии со стандартом ISO 1496-2, способны поддерживать условия транспортировки так же, как и оборудование, допущенное на основании СПС.

28. Если контейнеры, классифицируемые в качестве морских, по тепловым характеристикам, используются для перевозки, включающей морской и сухопутный участки, существующий текст статьи 5 СПС можно толковать двояко:

- контейнеры, классифицируемые в качестве морских, по тепловым характеристикам, можно использовать для международной сухопутной перевозки, и при этом требования СПС не применяются; либо
- контейнеры, классифицируемые в качестве морских, по тепловым характеристикам, не входят в сферу действия СПС и могут перевозиться только в пределах страны, где производится загрузка или разгрузка судна.

29. Хотя, по всей видимости, предполагается первый вариант, никаких доказательств в официальных документах или докладах в поддержку того или иного толкования не было найдено. Поэтому участники совещания пришли к выводу, что, если текст открыт для толкования, его необходимо уточнить.

30. Обсуждалось также предложение по другой поправке, предусматривающей включение требования о том, что контейнеры, классифицируемые в качестве морских, по тепловым характеристикам, должны соответствовать стандарту ISO 1496-2. Такое уточнение уже было внесено в Справочник СПС в виде комментария на основе предложения Испании. Желательность введения таких технических требований для морских контейнеров с тепловыми характеристиками связано с новыми изменениями, обусловленными использованием контейнеров-рефрижераторов.

#### **Дальнее морское и каботажное плавание**

31. Текст статьи 5, возможно, был сформулирован в существующем виде с учетом морских перевозок на большие расстояния с использованием контейнеров-рефрижераторов по стандарту ISO 1496-2. Однако с появлением контейнеров-рефрижераторов, которые выходят за рамки стандарта ISO 1496-2, ситуация изменилась. Новые контейнеры обычно известны под названием 45-футовых контейнеров-рефрижераторов (что соответствует ширине поддонов). В силу бóльших размеров по сравнению с контейнерами ISO 1496 45-футовые контейнеры особенно пригодны для выполнения транспортных операций вдоль берегов европейского континента или так называемого "каботажного судоходства". Основная проблема состоит в том, что технические требования, включая изоляционные свойства, определяются покупателем контейнера, а не стандартами, в частности ISO 1496-2.

#### **45-футовые контейнеры-рефрижераторы, соответствующие ширине поддона**

32. 45-футовые контейнеры были внедрены около шести лет назад получают все более широкое распространение. Эти контейнеры предназначены специально для мультимодальных перевозок в Европе. Благодаря своим внутренним размерам (ширина 2,44 м, длина 13,28 м) они имеют погрузочное пространство, сопоставимое с полуприцепом и достаточное для погрузки 33 европоддонов. Единственным недостатком 45-футовых контейнеров является больший совокупный порожний вес контейнера/перевозящего его транспортное средство. Передние углы контейнера прямые, что обеспечивает его соответствие требованиям/исключениям в отношении максимальной длины автотранспортных средств в ЕС. 45-футовый контейнер оснащен собственной холодильной установкой, которая может быть электрической или дизельной/электрической.

33. Использование 45-футовых контейнеров на протяжении последних шести лет базируется на толковании статьи 5 СПС, в соответствии с которым контейнеры, классифицируемые в качестве морских по тепловым характеристикам, могут применяться в случае транспортировки, включающей морскую перевозку (на расстояние более 150 км) и (международную) сухопутную перевозку, вне рамок сферы действия СПС.

34. Введение требования, согласно которому могут использоваться только контейнеры-рефрижераторы ISO 1496-2, парализовало бы работу всего сектора этих перевозок. Поскольку такие контейнеры предназначены для комбинированных автомобильно-железнодорожных сухопутных перевозок, группа сочла, что их следует рассматривать в качестве оборудования СПС и относиться к ним именно таким образом.

35. Группа обсудила концепцию распределения перевозок по видам транспорта и каботажного судоходства, применение которой стимулируется в Европейском союзе для ограничения перегруженности автодорожной сети и снижения уровня загрязнения, и согласилась с необходимостью пересмотра сферы действия СПС. На данный момент сфера действия Соглашения ограничена наземными перевозками автомобильным и железнодорожным транспортом, однако следует рассмотреть возможность ее распространения на внутренние водные пути и каботажное судоходство, с тем чтобы у пользователей не возникало никаких сомнений по этому поводу.

36. Группе не удалось прийти к единому выводу о том, каким образом урегулировать создавшуюся ситуацию. WP.11 следует как можно быстрее принять соответствующее решение.

37. Группа согласилась с тем, что в связи с классификацией морских контейнеров не должно быть никаких экономических последствий для операторов, действующих в духе СПС и ИСО.

### **Прочие вопросы**

38. Группа решила, что выводы совещания неофициальной рабочей группы следует довести до сведения участников совещания подкомиссии МИХ "CERTE", которое состоится 5-6 июня 2008 года в Праге.

39. Группа также обсудила вопрос об использовании беспроводных приборов для контроля температуры в соответствии со стандартом EN 12830. Представитель Финляндии упомянул о некоторых трудностях, связанных с испытанием беспроводных приборов в соответствии с постановлением 37/2005 Комиссии. Одна из финских испытательных лабораторий задала "Эвире" перечисленные ниже вопросы. Эти вопросы следует обсудить в рамках WP.11 в Женеве, и результаты обсуждения можно было бы отразить в докладе о работе сессии и представить Договаривающимся сторонам и Европейской комиссии.

- С учетом свойств и оценки электромагнитной совместимости (ЭМС) какой стандарт необходимо применять? В стандарте EN 12830 содержится ссылка на стандарты EN 50081-1 и 50082-1, которые заменены стандартами EN 61000-6-3 и -6-4.
- В стандарте EN 12830 содержится фраза "при необходимости любой другой соответствующий стандарт". Можно ли также использовать стандарты серии EN 301489?
- Нужно ли учитывать директиву 2004/104/ЕС, касающуюся ЭМС применительно к автотранспортным средствам?
- Нужно ли учитывать свойства прибора в качестве радиотерминала? В стандарте EN 12830 об этом ничего не говорится. Требования к таким устройствам содержатся в директиве 1999/5/ЕС, касающейся радиооборудования и телекоммуникационных терминалов.
- Нужно ли учитывать факторы риска, связанные с электричеством? В директиве 1999/5/ЕС излагаются требования к электрической безопасности

вне зависимости от рабочего напряжения. Какой стандарт необходимо применять, может быть EN 60950-1?

#### **Утверждение доклада**

Неофициальная рабочая группа утвердила проект доклада, подготовленный секретарем.

#### **Техническое посещение**

Группа посетила компанию "Суомен Кульетуслайте Ой". Эта частная компания занимается дистрибуцией холодильных установок, а также выполняет функции испытательной станции СПС для продления срока действия свидетельств о допущении.

-----