



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся
пищевых продуктов**

Семьдесят третья сессия

Женева, 10–13 октября 2017 года

Пункт 5 а) предварительной повестки дня

Предложение по поправкам к СПС:

предложения, по которым еще не приняты решения

Внесение изменений в пункт 1 статьи 3 СПС

Передано Российской Федерацией

Резюме

**Существо
предложений:**

На 70-й сессии Рабочая группа обсудила документ Секретариата (ECE/TRANS/WP.11/2014/5), озаглавленный «Толкование статьи 3», в котором был поставлен вопрос о том, что если толкование пункта 1 статьи 3 понимается правильно («СПС применяется даже в тех случаях, когда грузы погружены на территории страны, которая не является Договаривающейся стороной СПС, и выгружены на территории страны, которая является Договаривающейся стороной СПС»), то каким «...способом можно обязать страны, которые не являются Договаривающейся стороной СПС, применять данное Соглашение, <...>, кроме как путем отказа принимающей страной в приеме грузов, если только они не перевозятся в соответствии с СПС.».

Некоторые страны подтвердили, что применяют данное положение и никаких проблем в связи с этим на практике не возникает.

Председатель Рабочей группы попросил страны представить на 71-ю сессию WP.11 соответствующий документ, если они желают провести более подробную дискуссию по данному вопросу либо по другим аспектам толкования статьи 3 СПС

	(ECE/TRANS/WP.11/231). Однако новых предложений по этому вопросу не последовало.
	Российская Федерация считает необходимым вернуться к обсуждению статьи 3 СПС.
Предлагаемое решение:	Внести поправки в пункт 1 статьи 3 СПС.
Справочная информация:	ECE/TRANS/WP.11/216; ECE/TRANS/WP.11/218; ECE/TRANS/WP.11/220; ECE/TRANS/WP.11/222; ECE/TRANS/WP.11/224; ECE/TRANS/WP.11/231; ECE/TRANS/WP.11/2007/3; ECE/TRANS/WP.11/2007/11; ECE/TRANS/WP.11/2008/2; ECE/TRANS/WP.11/2008/3; ECE/TRANS/WP.11/2009/2; ECE/TRANS/WP.11/2010/1; ECE/TRANS/WP.11/2011/2; INF 12 (67-я сессия WP.11, 2011 г.); ECE/TRANS/WP.11/2014/5

Введение

1. На открытии 70-й сессии WP.11 в 2014 г. Директор Отдела транспорта Эва Мольнар просила вновь обсудить так называемое «правило 150 км¹» для морских перевозок, так как толкование статьи 3 в действующей редакции СПС не позволяет некоторым странам, являющимся Договаривающимися сторонами или имеющим намерение присоединиться к СПС, в полной мере воспользоваться Соглашением либо без промедления присоединиться к нему (ECE/TRANS/WP.11/231).

2. На этой же 70-й сессии Рабочей группе был представлен документ Секретариата (ECE/TRANS/WP.11/2014/5), озаглавленный «Толкование статьи 3», в котором Секретариат поставил вопрос о том, что если толкование пункта 1 статьи 3 понимать следующим образом: «СПС применяется даже в тех случаях, когда грузы погружены на территории страны, которая не является Договаривающейся стороной СПС, и выгружены на территории страны, которая является Договаривающейся стороной СПС», то каким «...способом можно обязать страны, которые не являются Договаривающейся стороной СПС, применять данное Соглашение, ..., кроме как путем отказа принимающей страной в приеме грузов, если только они не перевозятся в соответствии с СПС.».

3. WP.11 на своей 70-й сессии обсудила пункт 1 статьи 3. Некоторые страны подтвердили, что применяют данное положение и никаких проблем в связи с

¹ См. Статью 3 СПС пункт 2, в которой сказано, что положения СПС применимы 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, либо они осуществляются между двумя такими сухопутными перевозками.

этим на практике не возникает. Председатель обратился к странам с просьбой представить к следующей, 71-й, сессии WP.11 соответствующий документ, если они желают провести более подробную дискуссию по данному вопросу либо по другим аспектам толкования статьи 3 СПС (ECE/TRANS/WP.11/231). Однако новых предложений по этому вопросу не последовало.

4. Российская Федерация считает необходимым вернуться к обсуждению статьи 3 СПС.

5. В 2007 г. Финляндия подняла вопрос о необходимости внесения поправок к статье 3 СПС (ECE/TRANS/WP.11/2007/11). В последующие годы (с 2008 по 2011 гг.) предложения о внесении соответствующих поправок в статьи 3 и 5 СПС были представлены в докладе о работе совещания неофициальной рабочей группы по статьям 3 и 5, состоявшемся в 2008 г. в Хельсинки, Финляндия, под руководством Финляндии с участием Дании, Нидерландов, Российской Федерации, Словакии и Соединенного Королевства (ECE/TRANS/WP.11/2008/3); документах Финляндии (ECE/TRANS/WP.11/2008/2, ECE/TRANS/WP.11/2009/2, ECE/TRANS/WP.11/2010/1, ECE/TRANS/WP.11/2011/2) и Испании (неофициальный документ INF.12 для 67-й сессии WP.11 в 2011 г.).

6. Последние предложения по поправкам к статьям 3 и 5 СПС, которые были обсуждены Рабочей группой на ее 67-й сессии в 2011 г., были также предложены Финляндией и изложены в документе ECE/TRANS/WP.11/2011/2 с соответствующим обоснованием и подробным описанием истории рассмотрения поправок к статьям 3 и 5 СПС, а также Испанией (неофициальный документ INF.12 для 67-й сессии WP.11 в 2011 г.). Поправки, предложенные на этой сессии Финляндией, не были приняты. WP.11 рекомендовала Финляндии по возможности ограничить любое будущее предложение по этому вопросу статьей 3 СПС. Однако, Финляндия, которая на протяжении 5 лет тщательнейшим образом прорабатывала этот вопрос, отказалась в дальнейшем продолжать руководить работой по этому вопросу в свете высказанных на сессии возражений.

7. Российская Федерация на 67-й сессии поддержала предложенную Финляндией поправку к статье 3 СПС (ECE/TRANS/WP.11/2011/2), но голосовала «против» обеих поправок к статье 5 СПС, предложенных в этом документе.

8. Российская Федерация выражает благодарность Финляндии за инициирование рассмотрения, тщательную проработку этого вопроса и считает возможным предложить Рабочей группе дальнейшее его рассмотрение, как и рекомендовано Секретариатом на 70-й сессии WP.11 (ECE/TRANS/WP.11/2014/5).

9. Российская Федерация также как и другие участники совещания неофициальной рабочей группы была заинтересована в получении ответов на следующие вопросы:

каковы причины и предпосылки появления правила 150 км?

каким образом следует толковать сферу действия СПС при различных сочетаниях международных сухопутных и морских перевозок?

какими документами можно подтвердить тот факт, что, если протяженность морской перевозки превышает 150 км, то возникает серьезная проблема и что «правило 150 км» не должно больше фигурировать в СПС?

К сожалению, ответы на эти вопросы до сих пор не получены.

10. Несмотря на то, что до сих пор так и остаются невыясненными причины и предпосылки появления в СПС так называемого «правила 150 км», тем не менее, смеем предположить следующее.

11. На момент создания Соглашения перевозки скоропортящихся пищевых продуктов уже осуществлялись в контейнерах, «классифицируемых в качестве морских по тепловым характеристикам», и о которых идет речь в статье 5 СПС в контексте их использования для сухопутных перевозок без перегрузки продуктов в том случае, если этим сухопутным перевозкам предшествует или после них следует морская перевозка на расстояние 150 км и более.

12. Для разделения сфер «влияния» СПС и стандартов ИСО в статье 3 СПС сухопутные перевозки продуктов, в которые «вклинивается» морская перевозка на расстояние менее 150 км, были «закреплены» за СПС, а сухопутные перевозки продуктов, в которые «вклинивается» более протяженная морская перевозка, были в статье 5 СПС оставлены за контейнерами, «классифицируемыми в качестве морских по тепловым характеристикам».

13. Очевидно, что без выяснения причин появления в СПС так называемого «правила 150 км» продвинуться в решении проблемы, изложенной Секретариатом в документе ECE/TRANS/WP.11/2014/5 будет сложно.

14. Российская Федерация считает возможным для возобновления обсуждения статьи 3 предложить поправки в пункт 1 статьи 3 СПС.

15. Поправки, предлагаемые Российской Федерацией в пункт 1 статьи 3 СПС, выделены **жирным шрифтом**, исключенные формулировки ~~зачеркнуты~~, а исходный текст выделен *курсивом*.

I. Предложение 1

16. Поправки в пункт 1 статьи 3 СПС.

*1. Предписания статьи 4 СПС 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~~ **дорожным** транспортом либо обоими этими видами транспорта, <...> 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 оно перевозится, из железнодорожного или дорожного транспортного средства находятся в двух различных государствах, **являющихся Договаривающимися сторонами СПС.** ~~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.

В случаях перевозки между двумя странами, одна из которых является Договаривающейся стороной СПС, то в целях обеспечения сохранности качества перевозимого продукта международная перевозка по территории Договаривающейся стороны СПС должна производиться в соответствии с предписаниями статьи 4 СПС.

II. Издержки

17. Отсутствуют.

III. Практическая осуществимость

18. Подлежит обсуждению.

IV. Возможность обеспечения применения

19. Подлежит обсуждению.
