



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по перевозкам
скоропортящихся пищевых продуктов**

Семьдесят первая сессия

Женева, 6–9 октября 2015 года

Пункт 7 предварительной повестки дня

Сфера действия СПС

**Проект "дорожной карты" по вопросам присоединения
к СПС и его применения****Передано Европейско-средиземноморским партнерством
(ЕвроМед)**

1. Нижеприведенный проект "дорожной карты" по вопросам присоединения к СПС и его применения был подготовлен в рамках финансируемого ЕС регионального транспортного проекта ЕвроМед в области автомобильного, железнодорожного и городского транспорта (ЕвроМед АЖГ) при содействии секретариата ЕЭК ООН.
2. WP.11 предлагается обсудить этот документ и предложить изменения и добавления каких-либо важных элементов, которые могли быть упущены.
3. Окончательный вариант будет содержать фотографии, служащие иллюстрациями к тексту, как это показано в неофициальном документе INF.4.

I. Введение**Европейская экономическая комиссия Организации
Объединенных Наций (ЕЭК ООН)**

4. Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) является одной из пяти региональных комиссий, находящихся в ведении Экономического и Социального Совета (ЭКОСОС). Она была создана в 1947 году с целью восстановления послевоенной Европы, развития экономической деятельности и укрепления экономических отношений между европейскими странами, а также между Европой и остальными странами мира. Во время холодной войны ЕЭК ООН являлась уникальным форумом для экономического диалога и сотрудничества между Востоком и Западом. Несмотря на сложности



этого периода, он был отмечен значительными успехами и достижением консенсуса по множеству соглашений в области согласования и стандартизации.

5. После окончания холодной войны ЕЭК ООН приобрела не только много новых государств-членов, но и новые функции. С начала 1990-х годов она сосредоточила свои усилия на анализе переходного процесса, используя свой опыт в области согласования для облегчения процесса интеграции стран Центральной и Восточной Европы в мировой рынок.

6. ЕЭК ООН – это форум, где представители стран Западной, Центральной и Восточной Европы, Центральной Азии и Северной Америки (всего 56 государств) собираются вместе для выработки инструментов сотрудничества в таких областях, как экономическое сотрудничество и интеграция, статистика, окружающая среда, транспорт, торговля, устойчивая энергетика, лесное хозяйство и лесоматериалы, жилищное хозяйство, землепользование и народонаселение. Комиссия определяет региональные рамки для разработки и согласования конвенций, норм и стандартов. Эксперты Комиссии оказывают техническую помощь странам Юго-Восточной Европы и Содружества Независимых Государств. Такая помощь заключается в предоставлении консультационных услуг, а также проведении семинаров и рабочих совещаний, в ходе которых страны имеют возможность обменяться опытом и передовой практикой.

Транспорт в ЕЭК ООН

7. Отдел транспорта ЕЭК ООН обслуживает Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) и Комитет экспертов ЭКОСОС по перевозке опасных грузов и Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции. КВТ и его 17 рабочих групп, а также Комитет ЭКОСОС и его подкомитеты представляют собой межправительственные директивные органы, деятельность которых направлена на повышение качества жизни населения и улучшение условий хозяйственной деятельности предприятий по всему миру с использованием поддающихся оценке показателей и на основе конкретных действий, которые способствуют повышению безопасности дорожного движения, экологичности, энергетической эффективности и конкурентоспособности в секторе транспорта.

8. Комитет ЭКОСОС был создан Генеральным секретарем в 1953 году по просьбе Экономического и Социального Совета в целях разработки рекомендаций по перевозке опасных грузов. В 1999 году его мандат был расширен и стал включать также глобальное (межсекторальное) согласование систем классификации и маркировки химических веществ. В его состав входят эксперты из стран, обладающие соответствующими знаниями и опытом в сфере международной торговли и перевозки опасных грузов и химических веществ. Его членский состав ограничен в целях обеспечения сбалансированного географического представительства для всех регионов мира и надлежащего участия развивающихся стран. Хотя Комитет является вспомогательным органом ЭКОСОС, в 1963 году Генеральный секретарь решил, что секретариатское обслуживание будет обеспечиваться Отделом транспорта ЕЭК ООН.

9. Комитет по внутреннему транспорту является уникальным межправительственным форумом, который был создан в 1947 году в поддержку восстановления транспортного сообщения в послевоенной Европе. С годами он начал специализироваться на содействии согласованному и устойчивому развитию внутренних видов транспорта. Основные результаты этой упорной и непрерывной работы, в частности, включают: i) 58 конвенций Организации Объединенных Наций и многие другие технические правила, которые обновляются на регулярной основе

и обеспечивают международно-правовую основу для устойчивого развития национальных и международных автомобильных, железнодорожных, внутренних водных и интермодальных перевозок, а также перевозок опасных грузов, производства и осмотра автотранспортных средств; ii) проекты Трансъевропейской автомагистрали и Трансъевропейской железнодорожной магистрали, а также Проект по евро-азиатским транспортным связям, которые облегчают многострановую координацию инвестиционных программ развития транспортной инфраструктуры; iii) систему МДП, представляющую собой глобальный механизм облегчения таможенного транзита; iv) инструмент под названием "Проект будущих систем внутреннего транспорта" (ForFITS), который позволит национальным и местным органам власти осуществлять мониторинг выбросов CO₂, связанных с различными видами внутреннего транспорта, а также выбирать и разрабатывать стратегии по смягчению последствий изменения климата исходя из их эффективности и с учетом местных условий; v) статистику транспорта с международно-согласованными методами и данными; и vi) исследования и доклады, в которых рассматриваются актуальные вопросы на основе передовых изысканий и анализа и которые таким образом содействуют разработке стратегий в области транспорта.

Кроме того, КВТ уделяет особое внимание вопросам, касающимся интеллектуальных транспортных систем, устойчивой городской мобильности и городской логистики, а также повышения устойчивости транспортных сетей и услуг в контексте изменения климата и задач в сфере безопасности.

Финансируемый ЕС транспортный проект ЕвроМед в области автомобильного, железнодорожного и городского транспорта

10. Финансируемый ЕС региональный транспортный проект ЕвроМед в области автомобильного, железнодорожного и городского транспорта (ЕвроМед АЖГ) призван поддержать реализацию проекта развития Трансмедитеранской транспортной сети (ТСТ-С) посредством разработки соответствующей нормативно-правовой базы и условий эксплуатации для облегчения трансграничных перевозок, повышения безопасности наземных перевозок, а также устойчивости и эффективности городского транспорта. В рамках реализации Регионального плана действий в области транспорта (РПДТ) основными целями проекта являются: активизация осуществления предусмотренных РПДТ мероприятий в странах-партнерах в сфере автомобильного, железнодорожного и городского транспорта; расширение регионального диалога; повышение эксплуатационной совместимости с будущей ТСТ-С на основе аналогичных условий эксплуатации и нормативно-правовой базы; повышение безопасности, эффективности и профессиональных квалификаций сотрудников в транспортном секторе, а также повышение устойчивости и эффективности транспорта в городских районах. В настоящее время завершается доработка РПДТ на 2014–2020 годы.

11. Проектные мероприятия охватывают следующие направления деятельности:

- грузовой автомобильный транспорт: соглашения ООН, согласование в области международных грузовых автомобильных перевозок, безопасность дорожного движения, реформа сектора автомобильного транспорта, профессионализм;
- железнодорожный транспорт: эксплуатационная совместимость железнодорожных систем, безопасность железнодорожных перевозок, а также структурная реформа;

- городской транспорт: планы устойчивой городской мобильности, нормативная и институциональная основа, управление автопарком, расширение сети СИВИТАС.

12. Реализация проекта сопровождается организацией семинаров, конференций, подготовительных мероприятий, обучающих курсов, проведением исследований, обменом передовым опытом и осуществлением мероприятий по оказанию технической помощи.

13. Этот проект реализуется в рамках Европейской инициативы соседства и партнерства (ЕИСП) – Юг и охватывает Алжир, Египет, Израиль, Иорданию, Ливан, Ливию, Марокко, оккупированную палестинскую территорию, Сирию и Тунис.

II. Соглашение СПС

Продовольственная безопасность и перевозки

14. Хотя глобализация привела к относительному сближению континентов и регионов мира, фактическое расстояние между ними по-прежнему играет критически важную роль. Чем больше расстояние между двумя пунктами, тем выше опасность повреждения перевозимого груза. Одни виды грузов могут получить повреждения в результате сотрясений, а другие – вследствие ненадлежащих температурных условий. Качество целого ряда продуктов, относящихся к категории скоропортящихся (продукты питания для человека, овощи и фрукты, свежее/замороженное мясо и рыба, цветы и растения, фармацевтическая продукция и т.д.), ухудшается с течением времени из-за определенных химических реакций, которые протекают в них естественным образом. Скорость этих реакций может быть уменьшена путем транспортировки такой продукции при контролируемом температурном режиме. Для предотвращения повреждения и ухудшения качества грузов во время перевозки предприятия фармацевтической, медицинской и пищевой промышленности все чаще используют режим холодильной цепи.

15. Как следует из вышеизложенного, под холодильной цепью понимают перевозку чувствительных к температуре грузов в рамках цепи поставок с использованием методов тепловой и холодильной упаковки и на основе необходимого материально-технического планирования для обеспечения сохранности этих грузов.

16. По сравнению с 1797 годом, когда британские рыбаки, находясь в море, использовали естественный лед для хранения рыбы, и 1942 годом, когда Фредерик Джонс создал первые портативные холодильные установки для транспортировки свежих продуктов, а также чувствительных к температуре медикаментов и плазмы крови для дислоцированных за рубежом солдат во время Второй мировой войны, холодильные цепи претерпели весьма значительные усовершенствования – особенно в течение последних десятилетий – и включают многочисленные технологические достижения. В настоящее время эта отрасль в состоянии удовлетворять требования в отношении перевозки для широкого спектра продукции.

17. Для предотвращения ухудшения качества груз должен храниться при определенном температурном диапазоне, и в этой связи важнейшими факторами являются тип контейнера и метод охлаждения. При выборе типа требуемой упаковки важно учитывать продолжительность перевозки, размер груза и погодные условия. Такая упаковка чаще всего представляет собой изотермическую емкость (от небольших упаковок до рефрижераторных контейнеров и авторефрижераторов) и предусматривает использование специальных технологий для поддержания заданной температуры. Эти технологии основаны на применении сухого льда,

гелевых пакетов, эвтектических плит, жидкого азота, матов и холодильных установок.

18. В случае международных перевозок наибольшее распространение из вышеуказанных технологий получили холодильные установки, устанавливаемые на микроавтобусах, грузовых автомобилях малой, средней и большой грузоподъемности, прицепах, полуприцепах и даже контейнерах. В целях обеспечения способности оборудования, используемого в процессе перевозки, надежным образом поддерживать температурные условия, на которые оно рассчитано, было разработано соответствующее международное соглашение, а именно Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС).

СПС

19. Соглашение 1970 года о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), было принято правительствами стран Европы в целях введения единых стандартов перевозки чувствительных к температуре грузов. Используемая в английском языке аббревиатура "АТР" (СПС) составлена по названию Соглашения на французском языке (*Accord relatif aux Transports internationaux de denrées Périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports*).

20. Для международных перевозок скоропортящихся пищевых продуктов СПС предусматривает использование конкретных видов транспортных средств и их регулярные проверки. СПС охватывает автомобильные, железнодорожные и морские перевозки на расстояние не более 150 км, но не всегда применяется в отношении перевозок в пределах одной и той же страны, за исключением тех случаев, когда та или иная страна заявляет о применении Соглашения также в отношении внутренних перевозок.

21. Поскольку вышеуказанные технические требования становятся предметом регулирования в рамках СПС, Соглашение создает равные условия в сфере автомобильных перевозок, обеспечивая качество и безопасность перевозимой продукции.

22. Ряд стран – партнеров ЕвроМед рассматривают возможность присоединения к СПС и его осуществления, с тем чтобы воспользоваться согласованной на широкой основе базой технических требований СПС.

23. Договаривающимися сторонами СПС являются 49 государств:

Австрия, Азербайджан, Албания, Андорра, Беларусь, Бельгия, Болгария, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Венгрия, Германия, Греция, Грузия, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Казахстан, Кыргызстан, Латвия, Литва, Люксембург, Марокко, Монако, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Саудовская Аравия, Сербия, Словакия, Словения, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Таджикистан, Тунис, Турция, Узбекистан, Украина, Финляндия, Франция, Хорватия, Черногория, Чешская Республика, Швеция, Эстония.



Карта с указанием Договаривающихся сторон СПС

Основные положения СПС

24. В соответствии с Соглашением "при осуществлении международных перевозок скоропортящихся пищевых продуктов "изотермическими транспортными средствами", "ледниками", "рефрижераторами" или "отапливаемыми" транспортными средствами могут называться только те транспортные средства, которые удовлетворяют определениям и нормам, указанным в Соглашении" (статья 1).
25. Статья 2 предусматривает проведение проверок вышеуказанных транспортных средств в целях обеспечения соблюдения определенных в Соглашении технических требований. Та же статья обеспечивает признание свидетельств, выданных одной Договаривающейся стороной, в другой Договаривающейся стороне.
26. В статье 3 определена применимость Соглашения с точки зрения транспортных средств и охватываемой территории (автомобильные, железнодорожные и морские перевозки на расстояние не более 150 км).
27. Заключительные положения Соглашения, в том числе касающиеся права на вступление, урегулирования споров и процедур для внесения поправок, приведены в статьях 9–20. Для вновь присоединяющихся стран Соглашение считается вступившим в силу через один год после сдачи на хранение документа о присоединении.
28. Вместе с тем некоторые из важнейших положений Соглашения приведены в приложениях к нему.
29. В приложении 1 содержатся определения и стандарты для специальных транспортных средств, предназначенных для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов (транспортных средств-ледников, рефрижераторов и отапливае-

мых транспортных средств), включая соответствующие технические условия, в частности коэффициент К и классы транспортных средств-рефрижераторов (А–F).

30. Одной из важнейших частей Соглашения является добавление 2 к приложению 1, в котором определены методы и порядок проведения измерений и контроля изотермических свойств и эффективности оборудования для охлаждения или обогрева специальных транспортных средств, предназначенных для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов. Добавления 3 и 4 включают положения, касающиеся свидетельства о соответствии и маркировки транспортных средств, используемых для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов.

31. И наконец, приложения 2 и 3 касаются температурных условий, которые должны соблюдаться при перевозке быстрозамороженных (глубокозамороженных) и замороженных пищевых продуктов (приложение 2) и охлажденных пищевых продуктов (приложение 3), а также необходимости мониторинга и записи температуры воздуха для глубокозамороженных пищевых продуктов.

Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов (WP.11)

32. Обновление СПС осуществляется Рабочей группой по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов (известной как WP.11), в ведении которой оно находится. WP.11 проводит ежегодные совещания в Женеве. Страны-члены представлены делегатами от министерств транспорта, продовольствия и сельского хозяйства или представителями официальных испытательных станций СПС, назначенными правительствами этих стран. В деятельности Рабочей группы участие также принимают представители Международного института холода, "Трансфригорут интернэшнл" и объединений изготовителей изотермических кузовов.

33. WP.11 рассматривает представленные странами предложения о внесении поправок. К числу недавних поправок относится введение требований к испытаниям многокамерных транспортных средств с мультитемпературным режимом.

34. Принятые поправки приводятся в приложениях к докладам WP.11. Затем Договорная секция Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке направляет их Договаривающимся сторонам СПС на шесть месяцев. При отсутствии возражений поправки считаются принятыми. После принятия поправки вступают в силу по истечении еще шести месяцев.

35. Страны могут также высказать возражение против предлагаемых поправок. В настоящее время, в случае если одна страна возражает против предложенной поправки, эту поправку не принимают, даже если она относится к техническим приложениям.

III. Цель, область применения и задачи "дорожной карты"

Цель

36. Совершенствование методов охлаждения и холодильного оборудования позволило осуществлять перевозки на большие расстояния и значительным образом расширило глобальный продовольственный рынок, предоставив многим развивающимся странам новые возможности. Кроме того, технологические достижения последних десятилетий повысили эффективность и надежность перевозки чувствительных к температуре грузов. Благодаря этому предприятия пищевой

промышленности могут выгодно использовать глобальные сезонные измерения в производстве продовольствия: в зимние месяцы страны южного полушария могут экспортировать скоропортящиеся товары в северное полушарие, а в летние месяцы наоборот (хотя в значительно меньших масштабах). Однако важнее всего тот факт, что перевозка чувствительной к температуре продукции, которая доставляется конечному потребителю с сохранением ее первоначального качества (а не с его потерей), – это вопрос не только экономики, но и охраны здоровья населения.

37. С учетом особой значимости этого обстоятельства, а также преимуществ присоединения к СПС и его осуществления для стран ЕвроМед в рамках проекта ЕвроМед АЖГ на основе анализа страновых потребностей в Алжире, Иордании и Марокко были проведены целенаправленные национальные учебные мероприятия; аналогичные мероприятия намечены в Тунисе и Египте. После проведения этих мероприятий страны – партнеры ЕвроМед осознали важность осуществления СПС не только для международных перевозок, но и для перевозок внутри страны. Поэтому главный вопрос для стран – партнеров ЕвроМед состоит в том, каким образом подготовиться к присоединению к СПС и как извлечь выгоды из его положений в ходе международных и национальных перевозок скоропортящихся пищевых продуктов.

38. В настоящем документе, совместно подготовленном по линии проекта ЕвроМед АЖГ и ЕЭК ООН, перечислены основные этапы и подэтапы, которым должны следовать страны, желающие присоединиться к СПС и обеспечить полное выполнение его положений ("дорожная карта").

39. Первые два этапа связаны с подготовкой к присоединению, включая координацию и соответствующие обязанности, и определением стратегических вопросов, которые необходимо рассмотреть перед присоединением. Третий этап касается исключительно присоединения к Соглашению, условий присоединения и связанных с ним процедур. В заключительной части "дорожной карты" содержится описание пятого этапа, который связан с важными аспектами соблюдения Соглашения и мерами поддержки.

40. Все соответствующие нормативные и пояснительные документы прилагаются. Однако ввиду их объема большинство из них доступно только в электронном формате.

Область применения и задачи

41. Настоящая "дорожная карта" подготовлена на основе обширного опыта Отдела транспорта ЕЭК ООН и межправительственного органа ЕЭК ООН, в ведении которого находится СПС, а также опыта реализации проекта ЕвроМед, накопленного в процессе оказания технической помощи странам – партнерам ЕвроМед, и призвана служить конкретным руководством по присоединению к СПС и его эффективному осуществлению.

VI. "Дорожная карта" по вопросам присоединения к СПС и его применения

42. Настоящая "дорожная карта" призвана служить руководством для стран ЕвроМед, желающих присоединиться к СПС и осуществлять его положения, а также для других стран, заинтересованных в присоединении к СПС за пределами региона ЕвроМед.

43. В "дорожной карте" предложены пять основных этапов, надлежащее и своевременное осуществление которых позволит обеспечить всестороннее применение предусмотренного Соглашением режима на территории этих стран.

ЭТАП 1: Подготовка к присоединению

1.1 Координация и обязанности на национальном уровне

Содержащиеся в СПС положения могут относиться к сфере ответственности или интересов различных министерств или ведомств в зависимости от административной структуры, существующей в той или иной стране. Необходимо определить соответствующие министерства, ведомства и органы и предложить их представителям принять активное участие в подготовке к присоединению.

Неисчерпывающий перечень таких министерств, ведомств и органов, как правило, включает министерства, органы власти и структуры, занимающиеся вопросами транспорта, сельского хозяйства, промышленности, торговли и таможенными вопросами.

Следует провести консультации с представителями частного сектора в качестве будущих пользователей этих правил: транспортных предприятий, изготовителей транспортных средств и изотермических кузовов и испытательных станций – и по возможности привлечь их к участию в подготовительном процессе.

Необходимо на официальном уровне наладить координацию между всеми участниками процесса подготовки к присоединению.

Однако следует отметить, что каждая страна должна оценить и определить собственные потребности в отношении административной структуры с учетом культурных особенностей, стандартных оперативных процедур, систем иерархии, наличия персонала и опыта. Приведенные ниже подэтапы носят рекомендательный характер и не должны считаться обязательными.

1.2 Общая координация и надзор

Хотя содержащиеся в СПС положения могут затрагивать несколько различных министерств и/или органов, главная ответственность должна быть возложена на одно ведомство или правительственное учреждение. В ряде Договаривающихся сторон СПС таким ведомством является министерство транспорта или сельского хозяйства. В этом случае общий контроль и координация всех связанных с СПС мероприятий должны осуществляться под руководством компетентного министра.

1.3 Создание компетентного органа по вопросам СПС

СПС не представляет больших трудностей в плане реализации и последующего планомерного использования. Вместе с тем для его успешного осуществления решающее значение имеют координация и сотрудничество между всеми министерствами и другими государственными ведомствами. По этой причине следует учредить национальный компетентный орган.

Используя имеющийся опыт и ресурсы, этот компетентный орган будет заниматься вопросами, касающимися национального осуществления и затрагивающими государственные и частные заинтересованные стороны. Он должен иметь как обязанности, так и полномочия и может представлять соответствующую страну на международных совещаниях, включая совещания Рабочей группы ЕЭК ООН по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов (WP.11).

Для этого органа должны быть выделены необходимые людские и финансовые ресурсы.

С самого начала выбранный национальный компетентный орган должен назначать национального координатора по СПС (НК СПС), который будет постоянно заниматься связанными с СПС вопросами. Его/ее работа имеет исключительно важное значение для успешного осуществления и беспрепятственного применения СПС в стране. Деятельность НК СПС должны поддерживать группа штатных экспертов, а при необходимости в соответствующих случаях также внешние эксперты.

ЭТАП 2: Решение стратегических вопросов до присоединения

2.1 Анализ СПС и соответствующего национального законодательства

Национальный координатор и компетентный орган по СПС изучают СПС и соответствующее национальное законодательство. Они несут также ответственность за обеспечение перевода текста СПС (при необходимости).

2.2 Принятие решения о сфере охвата и применимости СПС

СПС применяется к международным перевозкам автомобильным, железнодорожным и морским транспортом протяженностью не более 150 км. Однако некоторые Договаривающиеся стороны применяют также положения Соглашения в отношении национальных транспортных систем. Речь, в частности, идет об Италии, Российской Федерации, Словакии и Франции. Таким образом, на стадии подготовки к присоединению вновь присоединяющиеся страны должны ответить на несколько критических вопросов, а именно о сфере охвата и применимости, т.е. будет ли СПС применяться только к международным перевозкам или как для международных, так и внутренних перевозок; существует ли потребность в переходном периоде в случае внутренних перевозок и применимо ли Соглашение к уже зарегистрированным транспортным средствам.

Только международные перевозки

Если страна принимает решение о применении положений СПС только для международных перевозок, тогда единственный этап, который ей необходимо осуществить, – это перенос Соглашения в национальное законодательство в соответствии с установленными в этой стране законотворческими процедурами. Однако следует отметить, что более простой альтернативой является включение в национальное законодательство ссылки на СПС, поскольку попытки перенести содержание Соглашения во внутреннее законодательство могут привести к расхождениям, а позднее – к конфликтам. Кроме того, в СПС часто вносятся поправки, что может создать трудности в связи с необходимостью всякий раз вносить соответствующие поправки в национальное законодательство.

Международные и внутренние перевозки

Если страна принимает решение о применении СПС в отношении как международного, так и внутреннего рынка, то нужно прояснить некоторые вопросы, включая определение необходимого переходного периода и транспортных средств, к которым оно будет применяться. При этом настоятельно рекомендуется, чтобы в таком случае страны применяли одни и те же требования для внешнего и внутреннего рынка во избежание различий, которые могут стать источником конфликтов и путаницы для пользователей и органов, обеспечивающих применение Соглашения.

Страны принимают решение о применении СПС в отношении внутренних перевозок по своему усмотрению.

ЭТАП 3: Присоединение к СПС

В статье 9 СПС определены условия присоединения к СПС. В настоящее время государства – члены Европейской экономической комиссии, а также государства, допущенные к участию в работе Комиссии с консультативным статусом, могут стать Договаривающимися сторонами СПС путем присоединения к нему. По сути это означает, что СПС открыто для всех стран мира.

Страны, желающие присоединиться к СПС, должны направить в адрес Генерального секретаря Организации Объединенных Наций официальную просьбу, также известную как "документ о присоединении".

Этот документ должен быть подписан одним из трех установленных представителей власти, а именно главой государства, главой правительства или министром иностранных дел. Этот документ не имеет установленного образца, но должен включать следующее:

- название, дата и место оформления данного юридического документа;
- полное имя и должность лица, подписавшего данный документ, т.е. главы государства, главы правительства или министра иностранных дел или любого другого лица, временно исполняющего эти обязанности или наделенного одним из вышеуказанных представителей власти всеми соответствующими полномочиями для данной цели;
- недвусмысленное выражение намерения правительства – от имени государства – считать себя связанным положениями указанного юридического документа и взять на себя обязательства по его добросовестному соблюдению и выполнению предусмотренных в нем положений;
- дата и место выдачи данного документа;
- подпись главы государства, главы правительства или министра иностранных дел (одной официальной печати недостаточно) или любого другого лица, временно исполняющего эти обязанности или наделенного одним из вышеуказанных представителей власти всеми соответствующими полномочиями для данной цели.

Ниже представлен типовой документ о присоединении.

ПРИСОЕДИНЕНИЕ

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, ЧТО Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок, было совершено в Женеве 1 сентября 1970 года,

ВСЛЕДСТВИЕ ВЫШЕИЗЛОЖЕННОГО Я, [имя и титул главы государства, главы правительства или министра иностранных дел], заявляю, что Правительство [название государства], рассмотрев вышеупомянутый договор, присоединяется к нему и обязуется добросовестно выполнять предусмотренные в нем положения.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО я подписал настоящий документ о присоединении в [место] [дата].

[Подпись]

Документ о присоединении вступает в силу только после сдачи на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций в Центральном учреждении Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке. Регистрируемой датой сдачи на хранение обычно является дата получения этого документа в

Центральных учреждениях. В целях оперативного оформления странам рекомендуется направлять такие документы непосредственно в Договорную секцию Управления по правовым вопросам Организации Объединенных Наций.

Кроме того, следует отметить, что СПС вступает в силу через год после сдачи на хранение документа о присоединении к нему. К этому времени каждая страна должна быть в состоянии выполнять положения Соглашения.

ЭТАП 4: Создание национальной сети сертификации на основании СПС

Основным аспектом СПС является выдача свидетельств о соответствии прошедших проверку транспортных средств и изотермического оборудования. Свидетельства выдаются после проведения отдельных испытаний в лаборатории или специализированной мастерской с использованием передового измерительного оборудования и датчиков.

Каждая страна должна сначала назначить компетентный орган, ответственный за выдачу свидетельств о соответствии СПС на основании протоколов испытания, выданных лабораториями или специализированными мастерскими СПС. Страны могут также принять решение о том, чтобы функции компетентного органа по выдаче свидетельств о соответствии СПС выполняли их лаборатории.

4.1 Создание первичной испытательной лаборатории СПС

Одним из самых затруднительных моментов проводимой на основании СПС сертификации транспортных средств из стран, которые еще не присоединились к СПС, является необходимость выезда за границу для получения протокола испытания. Эта процедура имеет серьезные недостатки. Как правило, перевозчик вынужден преодолевать большие расстояния, чтобы добраться до лаборатории СПС. В течение этого времени он не может осуществлять перевозки, не участвует в рыночной деятельности, не получает прибыли и, таким образом, несет экономические потери.

Во избежание подобной ситуации каждой стране рекомендуется учредить первичную испытательную лабораторию СПС. Эта лаборатория будет выдавать первый протокол испытания для каждого транспортного средства, которое включается в цепь поставок с контролируемым температурным режимом.

В соответствии с опытом стран Европы бюджет, необходимый для создания такой лаборатории, оценивается в 1,0–1,2 миллиона евро. Хотя эти суммы могут показаться большими, во внимание следует принимать следующее.

- Лаборатория будет ежегодно приносить доход, поскольку для новых транспортных средств, используемых в цепи поставок чувствительной к температуре продукции, потребуются первоначальные свидетельства о соответствии СПС или их продление. Таким образом, по истечении некоторого количества лет¹ лаборатория позволит окупить первоначальные капиталовложения и, возможно, рассчитывать на получение прибыли.
- Лаборатория СПС может работать в частном секторе и занять определенную долю этого рынка за счет выполнения внешних заказов на проведение исследований и предоставления технических консультаций, а также оказания услуг в рамках соглашений и договоров с другими предприятиями и орга-

¹ Процесс сертификации на основании СПС является непрерывным: свидетельства на все существующие транспортные средства и оборудование, используемые для перевозок при контролируемом температурном режиме, подлежат продлению каждые три года или каждые шесть лет; вместе с тем на смену выводимым из эксплуатации транспортным средствам и оборудованию на рынок будут поступать новые.

низациями (национальными или международными), что позволит ей увеличить свои доходы.

Что касается необходимого персонала, то опыт стран Европы (исходя из опыта лаборатории в Падуе, Италия) показывает, что для надлежащего функционирования лаборатории необходимы 1–2 старших инженера и 3–6 технических сотрудников, обеспечивающих круглосуточную работу лаборатории в три восьмичасовые смены. Кроме того, в зависимости от потребностей лаборатории нужны будут административные работники.

Типовая лаборатория СПС оснащается большой аэродинамической трубой (длина – 20–30 метров, ширина на входе – 4–5 метров, вертикальный зазор – 4–5 метров) и соответствующим техническим оборудованием (нагревательные и охлаждающие устройства, датчики температуры, генераторы, оборудование и компьютеры для регистрации и анализа данных и т.д.).

4.2 Создание специализированных мастерских СПС

В соответствии с пунктом 5 добавления 2 к приложению 1 для оценки изотермических свойств транспортного средства, используемого для перевозки грузов с контролируемым температурным режимом, могут привлекаться эксперты, которые определяют, может ли данное транспортное средство оставаться в той или иной категории изотермических транспортных средств или оно должно быть отнесено к другой (более низкой) категории.

Эффективность термического оборудования также подвергают проверке путем испытания на понижение температуры, которое позволяет определить, в состоянии ли это оборудование охладить кузов до необходимой температуры в течение заданного времени.

Если результаты этих испытаний являются удовлетворительными, то транспортное средство может эксплуатироваться на протяжении еще трех лет и т.д.

Эти специализированные мастерские СПС играют важную роль в системе СПС, поскольку они могут обеспечить проведение большого количества испытаний для продления свидетельств СПС. Их характеристики:

- они могут находиться в государственной или частной собственности;
- для их создания и обеспечения функционирования не требуется большого объема инвестиций или чрезвычайно сложного или дорогостоящего оборудования. Это позволяет создать более привлекательные возможности для предпринимательской деятельности, уменьшая бремя, которое должно нести государство;
- для их работы не требуется большое число сотрудников. Это обеспечивает гибкость и незначительные расходы на оплату труда.

На территории Договаривающейся стороны соответствующему компетентному органу следует утвердить достаточное количество экспертных лабораторий, с тем чтобы наиболее эффективным и действенным образом обеспечивать проведение всех необходимых испытаний.

Компетентный орган не должен пытаться оказывать влияние на коммерческие аспекты создания специализированных мастерских, ему лишь следует обеспечить их достаточное количество. Вместе с тем соблюдение этими мастерскими соответствующих юридических требований должно быть предметом обширных и тщательных государственных проверок, поскольку от выдаваемых протоколов испытания зависит состояние здоровья населения не только данной страны, но и других стран мира.

4.3 Процедуры, которым необходимо следовать

В СПС подробно определены методы и процедуры сертификации транспортных средств и оборудования, предназначенных для перевозки скоропортящихся грузов. Эти методы и процедуры применяются не только в отношении первоначальной сертификации и классификации таких транспортных средств и оборудования, но и для целей продления свидетельств. Таким образом, государство должно убедиться в том, что действующие на его территории лаборатории и специализированные мастерские СПС соблюдают эти процедуры.

4.4 Создание надежной и доступной для всех сторон базы данных

Все соответствующие государственные органы должны располагать достаточными сведениями о ходе внедрения и реализации системы СПС, при этом все стороны, имеющие отношение к системе СПС, включая предприятия, участвующие в процессах перевозки грузов с контролируемым температурным режимом, должны владеть полной информацией. Это может быть достигнуто путем создания надежной электронной системы сбора и хранения данных, в частности информации о датах истечения срока действия свидетельств, нарушениях, используемом (установленном) оборудовании и т.д. Эта база данных будет иметь несколько уровней доступа к хранящейся в ней информации для разных пользователей. Впоследствии эта база данных может использоваться для целей статистики, обеспечения безопасности, а также в справочных целях.

ЭТАП 5: Обеспечение соблюдения

Каждое транспортное средство или контейнер, используемые для перевозки скоропортящихся грузов, должно иметь свидетельство или табличку, подтверждающие соответствие стандартам охлаждения и тепловой эффективности согласно СПС. Проверки свидетельств или табличек могут проводиться в пунктах пересечения границ или внутри страны в ходе проверок на дорогах или на предприятиях пищевой промышленности.

5.1 Введение или изменение законов для обеспечения соблюдения

Ожидается, что приступающие к осуществлению СПС Договаривающиеся стороны, действуя через свой компетентный орган, примут во внимание соответствующие аспекты выполнения Соглашения на национальном уровне и определят стратегию обеспечения соблюдения.

В соответствии со статьей 6 СПС "каждая Договаривающаяся сторона принимает все необходимые меры с целью обеспечения соблюдения положений настоящего Соглашения. Компетентные органы Договаривающихся сторон информируют друг друга о мерах общего характера, принятых с этой целью. Если какая-либо Договаривающаяся сторона констатирует нарушение соответствующих положений, совершенное лицом, проживающим на территории другой Договаривающейся стороны, или налагает на такое лицо санкцию, то органы управления первой Стороны уведомляют органы управления другой Стороны об установленном нарушении и наложении санкции".

Для выполнения этого требования страны должны представлять секретариату WP.11 информацию о правоприменительных мерах и количестве выявленных за год нарушений СПС. Для этой цели используется вопросник.

5.2 Надлежащая подготовка сотрудников по контролю

Сотрудники правоохранительных органов должны пройти подготовку, с тем чтобы они могли определять классификационную принадлежность транспортных средств и оборудования, используемых для перевозок при контролируемом тем-

пературном режиме, и соответствующим образом выполнять свои обязанности в ходе проверок. Неисчерпывающий перечень методов и средств профессиональной подготовки для таких целей может включать:

- семинары;
- выезды в лаборатории и специализированные мастерские СПС;
- справочники и руководства.

В дополнение к вышеперечисленному, учитывая чувствительный характер перевозимых грузов, в местах пересечения границ рекомендуется создать специальные условия, с тем чтобы:

- i) свести к минимуму время ожидания для транспортных средств СПС, перевозящих скоропортящиеся пищевые продукты;
- ii) обеспечить максимальную оперативность проведения требуемого контроля;
- iii) разрешить не отключать во время пересечения границы необходимые холодильные установки транспортных средств, перевозящих скоропортящиеся пищевые продукты;
- iv) сотрудничать, в частности посредством обмена предварительной информацией, с соответствующими компетентными службами в других Договаривающихся сторонах в целях ускорения процедур пересечения границ для скоропортящихся пищевых продуктов.

(Эти рекомендации взяты из приложения 8 к Конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах).

Приложения

- I. Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), – вариант СПС, действующий с 30 сентября 2015 года

http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2015/wp11/1509197_ECE_TRANS_249_Anglais.pdf

- II. Справочник СПС 2015 года

Справочник СПС является полезным инструментом для более глубокого понимания СПС.

Справочник СПС включает само Соглашение и приложения к нему вместе с комментариями, приведенными в соответствующих местах для уточнения или разъяснения текста. Комментарии, содержащиеся в Справочнике СПС, не имеют обязательной юридической силы для Договаривающихся сторон СПС. Однако они имеют важное значение для толкования, согласования и применения Соглашения, поскольку они отражают мнения Рабочей группы по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН).

Комментарии приведены после положений Соглашения, к которым они относятся. Комментарии не изменяют положений Соглашения или приложений к нему, а только уточняют их содержание, значение и сферу действия.

Комментарии дают возможность применять положения Соглашения и приложений к нему с учетом технологического развития и экономических потребностей. В некоторых случаях они также могут содержать описание некоторых видов рекомендованной практики.

http://www.unece.org/trans/main/wp11/atp_handbook.html

- III. Перечень компетентных органов и испытательных станций

<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp11/teststations.pdf>
