



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
RESTRICTED

TRANS/WP.11/194
14 November 1996

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по перевозкам
скоропортящихся пищевых продуктов

ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ О РАБОТЕ ЕЕ ПЯТЬДЕСЯТ ВТОРОЙ СЕССИИ
(14-17 октября 1996 года)

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>
Участники	1
Утверждение повестки дня	2
Выборы должностных лиц	3
Обсуждение Комитетом по внутреннему транспорту вопросов, касающихся деятельности Рабочей группы	4 - 6

Документы Комитета по внутреннему транспорту и его вспомогательных органов подлежат ограниченному распространению. Эти документы рассылаются только правительствам, специализированным учреждениям и правительственным и неправительственным организациям, участвующим в работе Комитета и его вспомогательных органов, причем они не должны передаваться газетам и периодическим изданиям.

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
Деятельность других вспомогательных органов ЕЭК и других международных организаций, занимающихся вопросами, которые представляют интерес для Рабочей группы по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов	7
Выполнение Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС)	8 - 11
а) Информация о положении в связи с выполнением Соглашения	8 - 9
b) Официально назначаемые компетентными органами Договаривающихся сторон СПС испытательные станции, протоколы испытаний которых могут использоваться для выдачи свидетельств СПС	10 - 11
Вступившие в силу поправки к Соглашению о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС)	12 - 13
Предлагаемые поправки к Соглашению о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС)	14 - 54
а) Добавление 1 к приложению 2 к СПС	14 - 18
b) Приложение 3 к СПС	19 - 23
c) Процедура пересмотра СПС	24 - 28
d) Пункт 1 статьи 10 СПС	29
e) Прочие предложения	30 - 54

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
Сфера действия СПС	55 - 61
Перевозки скоропортящихся пищевых продуктов воздушным/наземным транспортом	62 - 64
Статистические данные, касающиеся СПС	65 - 67
Облегчение перевозок скоропортящихся пищевых продуктов	68
Процедуры допущения транспортных средств с несколькими отделениями и разными температурными режимами	69 - 73
Хладагенты	74 - 76
Комплекты кузовов	77 - 80
Интеграционные процессы в Европе и их возможные последствия для применения Соглашения СПС его сторонами	81 - 83
Трансграничные перевозки скоропортящихся пищевых продуктов на короткие расстояния в режиме СПС	84 - 86
Программа работы на 1996-2000 годы	87 - 88
Сроки проведения следующей сессии	89
Выборы должностных лиц следующей сессии	90
Распространение документов	91
Утверждение доклада	92

УЧАСТНИКИ

1. На сессии были представлены следующие государства – члены ЕЭК ООН: Венгрия, Германия, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Нидерланды, Польша, Португалия, Российская Федерация, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Финляндия, Франция, Чешская Республика и Швеция. Была представлена также Швейцария. В соответствии с пунктом 11 положения о круге ведения Комиссии на сессии была представлена Южно-Африканская Республика. Была представлена также Европейская комиссия. Из межправительственных организаций в работе сессии принял участие Международный институт холода (МИХ), а из неправительственных организаций – Интерконтейнер-Интерфриго (ИКФ), Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) и "Трансфригорут интернэшнл" (ТИ).

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

2. Участники сессии утвердили предварительную повестку дня (TRANS/WP.11/193).

ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ

3. Г-н М. ЭЙЛСО (Дания) и г-н В. ТКАЧЕВ (Российская Федерация) были избраны соответственно Председателем и заместителем Председателя в ходе пятьдесят первой сессии.

ОБСУЖДЕНИЕ КОМИТЕТОМ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ ВОПРОСОВ, КАСАЮЩИХСЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ

4. Рабочая группа заслушала информацию о тех частях доклада о работе пятьдесят восьмой сессии Комитета по внутреннему транспорту, которые относятся к деятельности Группы (ECE/TRANS/116, пункты 158-163 и ECE/TRANS/116/Add.1).

5. Она также приняла к сведению общие рекомендации, с которыми Комитет по внутреннему транспорту обратился к своим вспомогательным органам, а именно:

- изучить возможность сокращения продолжительности сессий и пересмотра списков рассылаемых документов, с тем чтобы обеспечить дополнительную экономию средств без снижения эффективности работы;
- обратиться к правительствам стран-членов с просьбой стать Договаривающимися сторонами действующих международных правовых документов, разработанных под эгидой Комитета по внутреннему транспорту;
- представить перечень рабочих совещаний и семинаров на 1996 год, которым Комитет придает первоочередное значение.

6. Рабочая группа сочла, что она не имеет возможности сократить продолжительность своих сессий, так как их продолжительность уже уменьшена с пяти до четырех дней.

**ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ДРУГИХ ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ ОРГАНОВ ЕЭК И ДРУГИХ
МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ, ЗАНИМАЮЩИХСЯ ВОПРОСАМИ, КОТОРЫЕ
ПРЕДСТАВЛЯЮТ ИНТЕРЕС ДЛЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ПЕРЕВОЗКАМ
СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ**

7. Представитель Международного института холода (МИХ) представил информацию о деятельности Института.

**ВЫПОЛНЕНИЕ СОГЛАШЕНИЯ О МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ
ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ И О СПЕЦИАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ,
ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ ДЛЯ ЭТИХ ПЕРЕВОЗОК (СПС)**

а) Информация о положении в связи с выполнением Соглашения

8. На сегодняшний день договаривающимися сторонами Соглашения являются следующие государства: Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Казахстан, Люксембург, Марокко, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Российская Федерация, Словакия, Словения, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Финляндия, Франция, Хорватия, Чешская Республика, Швеция, [Югославия]. Швейцария подписала Соглашение, но еще не ратифицировала его.

9. Представитель Южно-Африканской Республики заявил, что его страна намерена присоединиться к СПС.

**б) Официально назначаемые компетентными органами Договаривающихся сторон
СПС испытательные станции, протоколы испытаний которых могут
использоваться для выдачи свидетельств СПС**

Документ: TRANS/WP.11/R.66

10. Рабочая группа ознакомилась с документом TRANS/WP.11/R.66 и предложила делегациям обновить содержащуюся в нем информацию о своих странах.

11. Группа решила больше не пользоваться номерами телексов; следует исключить эти номера из списка адресов испытательных станций и представить адреса электронной почты, если они существуют.

ВСТУПИВШИЕ В СИЛУ ПОПРАВКИ К СОГЛАШЕНИЮ О МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ И О СПЕЦИАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ ДЛЯ ЭТИХ ПЕРЕВОЗОК (СПС)

12. Группа заслушала информацию о том, что пункты 7-13 добавления 2 к приложению 2 к СПС вступили в силу 13 февраля 1996 года (С.N.71.1996.TREATIES-1) одновременно с полным текстом этого добавления без применения - в порядке исключения - шестимесячной отсрочки.

13. Она была также проинформирована о том, что поправка к приложению 3 к СПС (С.N.414.1994.TREATIES-6), предложенная Соединенным Королевством, вступит в силу 14 ноября 1996 года (С.N.156.1996.TREATIES-2).

ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ПОПРАВКИ К СОГЛАШЕНИЮ О МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ И О СПЕЦИАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ ДЛЯ ЭТИХ ПЕРЕВОЗОК (СПС)

а) Добавление 1 к приложению 2 к СПС:

Контроль за температурой воздуха при перевозке быстрозамороженных скоропортящихся пищевых продуктов

14. Добавление 1 к приложению 2 к СПС вступило в силу 13 февраля 1996 года. Однако нормы, касающиеся регистрирующего устройства, предусмотренного в этом добавлении, находятся в стадии разработки.

15. Представитель Франции указал, что ЕКС (ТС.141.WP.12) завершил работу над проектом европейской нормы и что было бы целесообразно сослаться на эту норму после ее окончательного принятия, а также на любые другие эквивалентные нормы.

16. Представитель Соединенного Королевства подчеркнул, что основная проблема по-прежнему заключается в установке температурных регистраторов, которая, по его мнению, должна быть факультативной, как это в настоящее время предусматривается в его стране. Он счел, что компетентным органам нецелесообразно определять предписания об их установке. Кроме того, он сообщил Рабочей группе о том, что Европейское сообщество решило вернуться к рассмотрению положения об освобождении железнодорожного транспорта от обязательства регистрировать температуру и что нужно будет вернуться к изучению этого вопроса.

17. Представитель Российской Федерации поддержал эту позицию, сводящуюся к сохранению предписания о факультативной установке регистраторов, и просил Группу ознакомиться со всеми действующими нормами, касающимися температурных регистраторов.

18. Рабочая группа решила сохранить этот вопрос в повестке дня своей следующей сессии и предложила Франции обратиться в секретариат WG.12 (ЕКС) с просьбой передать в секретариат WP.11 проект европейской нормы для ее распространения.

в) Приложение 3 к СПС:

Выбор транспортных средств и температурных условий, которые должны соблюдаться при перевозке охлажденных пищевых продуктов

19. Группа заслушала информацию о том, что Германия направила депозитарию проект приложения 3 к СПС, который был принят Группой (C.N.213.1996.TREATIES-3).

20. Она решила согласовать английский вариант текста проекта с французским текстом по аспектам максимальной температуры для групп III и IV.

21. Представитель Соединенного Королевства заявил, что он не намерен возражать против проекта приложения 3, несмотря на то, что он предпочел бы дождаться результатов проводимой в настоящее время в Европейском союзе работы по согласованию санитарных норм и температуры для перевозки продуктов животноводства с обычными санитарными предписаниями.

22. Он счел, что предписания, касающиеся сырого молока, являются весьма краткими и что в будущем необходимо будет вернуться к изучению этого приложения с целью его пересмотра.

23. Рабочая группа решила сохранить это приложение в повестке дня своей следующей сессии.

с) Процедура пересмотра СПС

Документация: TRANS/WP.11/R.68

24. Представитель Франции внес на рассмотрение два пересмотренных варианта статьи 18 СПС, в первом из которых учитывается правило принятия решений большинством голосов с указанием минимального числа голосов, необходимого для блокирования решения по пересмотру приложений к СПС, а во втором, помимо этого правила, содержится предложение о сокращении сроков вступления в силу.

25. Он пояснил, что в основу этого предложения положена процедура, предусмотренная в статье 14 ДОПОГ.

26. Представитель Италии отметил, что в настоящее время он не может одобрить принцип принятия решений большинством голосов и что, во всяком случае, минимальное число голосов, которое может заблокировать решение по поправкам, должно быть меньше

пяти, поскольку в ДОПОГ рассматривается ситуация, в которой интересы сторон являются более согласованными и которая отличается от ситуации СПС, для которой характерно полное расхождение интересов стран с жарким и холодным климатом.

27. Некоторые делегации поддержали принцип, предложенный Францией.

28. Рабочая группа предложила делегациям изучить это предложение, которое приводится в приложении 1 к настоящему докладу, и постановила вновь рассмотреть его на своей следующей сессии.

d) Пункт 1 статьи 10 СПС

29. Представитель Франции указал, что соответствующая служба его страны направила депозитарию текст, принятый Рабочей группой (см. TRANS/WP.11/186).

e) Прочие предложения

Пункты 32-42 добавления 2 к приложению 1 - Повышение коэффициента безопасности

Документация: TRANS/WP.1/R.64

30. Представитель "Трансфригорут интернэшнл" пояснил, что коэффициенты безопасности, которые были определены в СПС уже более 30 лет назад, не соответствуют развитию техники и должны учитывать ряд следующих элементов: ухудшение состояния термоизоляции, падение мощности холодильной установки (износ, различные отклонения в ходе изготовления), повышение температуры окружающего воздуха и снижение эффективности работы в результате ухудшения распределения воздуха (воздухопроводы).

31. Представитель "Трансфригорут интернэшнл" в этой связи предложил увеличить коэффициенты безопасности, предусмотренные в СПС, с 1,75 до 2,5 и с 1,35 до 1,75.

32. Представитель Франции, сославшись на исследование, проведенное одним из заводов-изготовителей, отметил, что старение термоизоляции не ведет к регулярному увеличению коэффициента К на +5% в год и что, даже если в ходе изготовления холодильных установок и допускаются различные отклонения (не более 5%), то эти установки все же в течение шести лет теряют не более 25% своей мощности.

33. Он добавил, что предложение "Трансфригорут интернэшнл" не учитывает "дверные проемы" и что предложение об уменьшении коэффициента безопасности сводится на нет увеличением этого коэффициента из-за дверных проемов. Принятие коэффициента 2,5 могло бы повлечь за собой чрезмерное увеличение размеров дорогостоящих холодильных установок, которые будут оказывать негативное воздействие на окружающую среду.

34. Он также доказал, что при отсутствии дверного проема коэффициент безопасности 2 является достаточным для перевозки, но при наличии дверных проемов было бы целесообразно обеспечить его на уровне 2,5.

35. В поддержку своей аргументации представитель Франции привел результаты исследования, проведенного в летний период перевозок между Францией и Италией с использованием рефрижераторных съемных кузовов с тонкими боковыми стенками. Результаты этого исследования будут изложены в официальном документе, который будет представлен Францией.

36. Представитель Германии поддержал предложение "Трансфригорут интернэшнл", исходя из того, что коэффициент 2,5 будет использоваться при повышенных температурах и на практике не будет вызывать никаких проблем.

37. Представитель Италии подчеркнул целесообразность согласования способов применения пункта 41 приложения 1 к СПС с учетом используемой для вычислений величины коэффициента K , с тем чтобы обеспечить сопоставимость данных, получаемых лабораториями.

38. Представитель "Трансфригорут интернэшнл" подчеркнул, что для практического обоснования необходимости увеличения коэффициентов повышения холодопроизводительности эти коэффициенты следует представить в нижеприведенной разбивке:

- коэффициент, учитывающий износ изоляции;
- коэффициент, учитывающий повышение внешней температуры;
- коэффициент, учитывающий условия эксплуатации; и
- коэффициент, учитывающий установку холодильного оборудования в кузове.

39. Он счел, что такая разбивка должна способствовать в будущем повышению коэффициентов увеличения холодопроизводительности установок.

40. Представитель Нидерландов отметил, что данная тема является слишком сложной и может быть сопряжена с весьма важными последствиями. Он добавил, что данный вопрос следует рассмотреть вновь в свете результатов технических исследований.

41. Группа согласилась с этой позицией и решила сохранить этот вопрос в своей повестке дня.

Пункт 1 приложения 1

42. Рабочая группа приняла предложение Германии, предусматривающее необходимость указания для изотермических транспортных средств с усиленной изоляцией толщины боковых стенок ≥ 45 мм (см. приложение 2). Секретариату было поручено передать принятый текст депозитарию.

Пункт 2.d) добавления 1 к приложению 1 - Проблема количественных ограничений в связи со сроком действия свидетельств о допущении по типу конструкции

Документация: TRANS/WP.11/192, пункты 36-40

43. Представитель Франции изъявил готовность представить предложение о поправках, в котором будут рассматриваться случаи часто проводимых осмотров кузова, а также случаи несоответствия положениям свидетельства о допущении по типу конструкции; в этих случаях может возникнуть необходимость в осмотрах для принятия соответствующих мер или проверки коэффициента К либо же проведения обычных экспертиз.

Испытания транспортных средств-рефрижераторов со штатными эвтектическими аккумуляторами

44. Представитель МИХ высказался за применение упрощенного метода испытания этих транспортных средств и заявил, что Италия представит предложение по этому вопросу на весенней сессии 1997 года Подкомиссии по испытательным станциям.

Добавление 2 к приложению 1 - Срок действия протоколов испытаний холодильного оборудования

45. По предложению Германии Рабочая группа решила изменить срок действия образцов протоколов испытаний № 2А, 2В, 4А, 4В, 4С, 5 и 6 с 3 до 6 лет (см. приложение 2). Секретариату было поручено передать принятый текст депозитарию.

Добавление 4 к приложению 1 - Определения неавтономного и съемного термического оборудования

Документ: TRANS/WP.11/R.67

46. Представитель Франции пояснил, что это предложение по существу уже было принято Подкомиссией по испытательным станциям и учтено в Руководстве МИХ по перевозкам на транспортных средствах-рефрижераторах.

47. Некоторые выступающие высказались за продолжение рассмотрения этого вопроса тем более, что предложение об использовании дополнительной маркировки "X" не совсем понятно.

48. Рабочая группа обратилась к представителю Франции с просьбой представить два отдельных четко аргументированных предложения: по маркировке "X" и по эвтектическим системам.

Условия для повторного допущения

49. Некоторые выступающие выразили сожаление в связи с отсутствием согласованных положений, касающихся предусмотренных Договаривающимися сторонами СПС допустимых периодов времени между датами окончания срока действия допущения и возможного повторного допущения.

50. Представитель компании "Трансфригорут интернэшнл" подчеркнул крайнюю необходимость определения условий для повторного допущения на уровне СПС, поскольку без этого сохраняется вероятность недобросовестной конкуренции между перевозчиками из разных стран.

51. Он отметил, что метод испытания в туннеле сопряжен со значительными расходами для перевозчиков и что было бы желательно проводить упрощенные испытания через шесть лет, как это делается в Нидерландах.

52. Представитель Франции обратил внимание Группы на необходимость проведения различий между испытанием, предусмотренным в пункте 29 а), и испытанием, предусмотренным в пункте 49 а), а также на то, что в случае применения лишь пункта 29 а) между Договаривающимися сторонами СПС возникают различия.

53. Рабочая группа обратилась ко всем делегациям с просьбой представить информацию о соответствующей национальной практике и решила вернуться к рассмотрению этого вопроса.

Процедуры определения эффективности холодильных установок с эвтектическими аккумуляторами

54. Никаких новых документов по этому вопросу представлено не было, и Группа решила сохранить данный вопрос в своей повестке дня.

СФЕРА ДЕЙСТВИЯ СПС

Документация: TRANS/WP.11/R.65

55. В соответствии с просьбой Группы, высказанной на ее прошлой сессии, представитель Соединенного Королевства разработал проект резолюции о перевозке свежих фруктов и овощей.

56. Рабочая группа поручила редакционной группе завершить работу над текстом этого проекта и передала его Комитету по внутреннему транспорту для утверждения (см. приложение 3).

57. Представитель Российской Федерации положительно оценил эту резолюцию, но предложил Рабочей группе изучить возможность расширения сферы действия СПС на два вида свежих фруктов и овощей в соответствии с просьбой Комитета по внутреннему транспорту (см. ECE/TRANS/116, пункт 162).

58. Он предложил включить в него бананы и цитрусовые, которые перевозятся в больших количествах и в отношении которых определение температур перевозки не вызовет серьезных проблем.

59. Представители Германии, Нидерландов и Соединенного Королевства согласились представить документ, касающийся условий перевозки бананов и цитрусовых.

60. Представитель Соединенных Штатов Америки сообщил Группе, что в его стране имеется документ, касающийся условий перевозки бананов.

61. Рабочая группа решила сохранить этот вопрос в повестке дня своей следующей сессии.

ПЕРЕВОЗКИ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ/ВОЗДУШНЫМ/НАЗЕМНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Документация: TRANS/WP.11/R.63

62. Представитель Франции представил проект резолюции, разработанный по просьбе Группы с целью облегчения взаимодействия наземного и воздушного транспорта при перевозке скоропортящихся пищевых продуктов.

63. Некоторые выступающие высказали замечания по улучшению этого проекта (см. приложение 4), который был принят Группой.

64. Группа передала проект этой резолюции Комитету по внутреннему транспорту для принятия на следующей сессии.

СТАТИСТИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ, КАСАЮЩИЕСЯ СПС

65. Рабочая группа напомнила о том, что на своей пятьдесят первой сессии она поручила секретариату вновь разослать экспериментальный вопросник по транспортному оборудованию, используемому для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов, указанным в перечне координаторам в каждой Договаривающейся стороне СПС, которые будут отвечать за сбор статистических данных (TRANS/WP.6/R.54).

66. При рассмотрении документа, в котором содержится резюме ответов на вопросник (TRANS/WP.6/R.86), Рабочая группа подтвердила важность сбора всеобъемлющих и надежных данных о количестве и грузоподъемности оборудования, используемого для перевозки в условиях регулируемой температуры. Вместе с тем ряд делегаций отметили, что для облегчения сбора данных, возможно, необходимо устранить некоторые имеющиеся в вопроснике неясности. Например, следует указать, должны ли представляемые данные охватывать все находящиеся в эксплуатации транспортные средства, используемые для перевозки в условиях регулируемой температуры, либо только транспортные средства, допущенные к перевозке в соответствии с СПС.

67. Подробно обсудив этот вопрос, Рабочая группа решила обратиться к секретариату с просьбой проконсультироваться с координаторами СПС, с тем чтобы определить, нужно ли пересматривать вышеупомянутый вопросник и каким образом это сделать. После этого вопросник будет вновь разослан координаторам СПС, и результаты ответов будут рассмотрены на очередной сессии. Представитель Соединенного Королевства задался вопросом о полезности этого вопросника. После продолжительной дискуссии представитель Франции отметил, что продолжение сбора таких данных в течение последующих двух-трех лет позволило бы Рабочей группе создать основу для сопоставления и проследить за эволюцией этого рынка.

ОБЛЕГЧЕНИЕ ПЕРЕВОЗОК СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ

68. Представитель "Трансфригорут интернэшнл" заявил, что он представит к следующей сессии документ о трудностях, возникающих при пересечении границ в ходе международных перевозок скоропортящихся пищевых продуктов.

ПРОЦЕДУРА ДОПУЩЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ С НЕСКОЛЬКИМИ ОТДЕЛЕНИЯМИ И РАЗНЫМИ ТЕМПЕРАТУРНЫМИ РЕЖИМАМИ

Документация: TRANS/WP.11/R.62

69. Представитель Франции пояснил, что в подготовленном им документе учтены все замечания, высказанные другими странами, в частности Германией и Соединенным Королевством.

70. Некоторые выступающие подчеркнули необходимость упрощенной, недорогостоящей и непродолжительной процедуры.

71. Представитель Германии сообщил о том, что к следующей сессии он представит проект процедуры испытания.

72. Представитель Франции призвал к использованию подготовленного им предложения в качестве базового документа для разработки сводного текста.

73. В соответствии с предложением Соединенного Королевства Рабочая группа решила проконсультироваться по этому вопросу с изготовителями холодильных установок.

ХЛАДАГЕНТЫ

74. Некоторые выступающие отметили, что в настоящее время все активнее начинают использоваться смеси хладагентов и что это может создать проблемы, связанные с модернизацией устаревшего оборудования.

75. Представитель Франции проинформировал Группу о том, что в его стране необходимо сообщать о модернизации холодильного оборудования ветеринарной службе, которая в ходе очередного контроля с целью продления допущения проверяет, отвечает ли данное оборудование по своим эксплуатационным параметрам требованиям, предусмотренным для соответствующего класса.

76. Рабочая группа сочла, что в связи с этим вопросом необходимо также изучить новые изоляционные материалы для учета технологических изменений и накопленного в этой области опыта.

КОМПЛЕКТЫ КУЗОВОВ

77. Представитель Германии указал, что изготовитель комплекта несет ответственность в силу того, что его наименование фигурирует на материале; в противном случае ответственность должно нести предприятие, производящее сборку комплекта.

78. Представитель Франции счел, что проблема заключается в отсутствии в протоколе испытания указания того, должна ли производиться комплектация кузова.

79. Он подчеркнул необходимость проведения различия между частичным комплектом и полным комплектом, для которого протокол испытаний оформлять необязательно.

80. Представитель компании "Трансфригорут интернэшнл" изъявил готовность представить для рассмотрения на следующей сессии документ, определяющий ответственность изготовителя кузова, предприятия-сборщика и документы, подлежащие представлению для испытания в туннеле.

ИНТЕГРАЦИОННЫЕ ПРОЦЕССЫ В ЕВРОПЕ И ИХ ВОЗМОЖНЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ДЛЯ ПРИМЕНЕНИЯ СОГЛАШЕНИЯ СПС ЕГО СТОРОНАМИ

81. Представитель Европейской комиссии (ГДVII) заявил, что Комиссия намерена вновь рассмотреть СПС в контексте одной из рамочных директив, как это было сделано в случае ДОПОГ.

82. Он отметил, что – поскольку положения приложений 2 и 3 к СПС уже соответствуют директивам Сообщества – имеются следующие две возможности: либо воспроизвести приложение 1 к СПС в рамках директивы, что способствовало бы реализации и беспрепятственному перемещению допущенного оборудования СПС в рамках Общего рынка, либо обратиться к Рабочей группе WP.29 с просьбой разработать норму, соответствующую СПС. Он указал, что Комиссия с большим интересом относится к мнению Сторон СПС.

83. Группа решила сохранить этот вопрос в своей повестке дня.

ТРАНСГРАНИЧНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ НА КОРОТКИЕ РАССТОЯНИЯ В РЕЖИМЕ СПС

Документация: TRANS/WP.11/R.58

84. Представитель компании "Трансфригорут интернэшнл" отметил, что для перевозок на короткие расстояния следует применять менее жесткие требования к температуре, но более жесткие требования к транспортным средствам.

85. Рабочая группа сочла, что данный вопрос связан с интеграционными процессами в Европе и их возможными последствиями для применения Соглашения СПС Договаривающимися сторонами этого Соглашения.

86. Было решено продолжить наблюдение за развитием этих процессов с целью одновременного изучения этих двух вопросов.

ПРОГРАММА РАБОТЫ НА 1996-2000 ГОДЫ

87. Рабочая группа приняла свою программу работы, которая приводится в приложении к настоящему докладу (см. приложение 5).

88. Она просила указать документы, которые должны быть представлены, в приложении (см. приложение 6).

СРОКИ ПРОВЕДЕНИЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ

89. Члены Рабочей группы были проинформированы о том, что пятьдесят третья сессия этой Группы предварительно запланирована на 24-27 ноября 1997 года.

ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ

90. Рабочая группа избрала г-на М. Эйлсо (Дания) и г-на В. Ткачева (Российская Федерация) соответственно Председателем и заместителем Председателя следующей сессии.

РАСПРОСТРАНЕНИЕ ДОКУМЕНТОВ

91. Рабочая группа решила не продлевать одногодичный период, в течение которого документы, представленные в связи с настоящей сессией, подлежат ограниченному распространению.

УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА

92. Рабочая группа утвердила доклад о работе своей пятьдесят второй сессии, а также приложения к нему.

Приложение 1

Проект пересмотра статьи 18 СПС*

1. (Без изменений).

"2. Начиная с даты препровождения Генеральным секретарем проекта поправки, любая Договаривающаяся сторона может уведомить Генерального секретаря:

- а) либо, в течение шести месяцев, о том, что она возражает против предложенной поправки;
- б) либо, в течение [трех месяцев], о том, что, несмотря на ее намерение принять этот проект, в ее стране еще отсутствуют необходимые для этого условия".

"3. До тех пор пока Договаривающаяся сторона, которая направила уведомление, предусмотренное в пункте 2 б) настоящей статьи, не сообщит Генеральному секретарю о принятии ею поправки, она может на протяжении [шести месяцев] по истечении [трехмесячного] срока, предусмотренного для направления уведомления, представить возражение против предложенной поправки".

"4. Если против проекта поправки [, касающейся статей глав I-IV,] было высказано возражение в условиях, предусмотренных в пунктах 2 и 3 настоящей статьи, поправка считается не принятой и не имеет силы".

["Если число возражений, высказанных против проекта поправки, касающейся приложений к тексту, в условиях, предусмотренных в пунктах 2 и 3 настоящей статьи, составляет не менее 5], поправка считается не принятой и не имеет силы".]

"5. Если против проекта поправки [, касающейся статей глав I-IV,] не было высказано никаких возражений в условиях, предусмотренных в пунктах 2 и 3 настоящей статьи, [или если число возражений, высказанных против проекта поправки, касающейся приложений к тексту, в условиях, предусмотренных в пунктах 2 и 3 настоящей статьи, составляет менее 5,] поправка считается принятой со следующей даты: "

* Формулировки, приведенные в квадратных скобках не являются окончательными и будут обсуждаться в ходе следующей сессии.

"6. Любая поправка, считающаяся принятой, вступает в силу через [три месяца] после даты, с которой она считается принятой".

7. (Без изменений).

8. (Без изменений).

Приложение 2

Поправки к приложению 1 к СПС

1) Пункт 1 приложения 1,

Во втором подпункте, касающемся изотермического транспортного средства с усиленной изоляцией, вместо слов "стенок толщиной не менее 45 мм" следует читать "боковых стенок толщиной не менее 45 мм".

2) Добавление 2 к приложению 1,

В образцах протоколов испытаний № 2А, 2В, 4А, 4В, 4С, 5 и 6 вместо слов "не более трех лет" следует читать "не более шести лет".

Приложение 3

Перевозка свежих фруктов и овощей

Комитет по внутреннему транспорту,

напоминая о том, что:

- ведется обширная и важная международная торговля свежими фруктами и овощами, на которые уже распространяются международные стандарты качества,
- фрукты и овощи являются пищевыми продуктами, которые претерпевают физиологические изменения,
- в некоторых странах возникают конкретные проблемы с перевозкой свежих фруктов и овощей в экстремальных климатических условиях и в течение длительных периодов времени,
- в целом для увеличения срока сохранности пищевых качеств свежих фруктов и овощей важное значение в экономическом отношении имеет надлежащее регулирование температуры, а также регулирование влажности и газовой среды хранения,

учитывая, что:

- для многих фруктов и овощей установлена критическая температура хранения и перевозки, при понижении которой возникают различные физиологические нарушения,
- свежие фрукты и овощи реагируют на температуру и состав окружающей атмосферы,
- из-за этиленовых и ароматических выделений в некоторых случаях фрукты и овощи нельзя перевозить друг с другом, а также с другими пищевыми продуктами,
- оптимальные условия перевозки, направленные на сохранение пищевых качеств и обеспечение разумного срока годности при хранении, тщательно регулируются и являются конкретными для каждого вида (или даже для нескольких видов) фруктов и овощей и что необходимо использование специального оборудования для перевозки,

- уже были проведены многочисленные исследования с целью определения оптимальных условий хранения и перевозки фруктов и овощей, и некоторые из имеющихся в наличии источников информации перечислены в примечании ниже,

рекомендует правительствам, неправительственным организациям и транспортным операторам, участвующим в перевозке свежих фруктов и овощей,

- соблюдать, по мере возможности, стандарты качества, которые уже разработаны Рабочей группой по стандартизации скоропортящихся продуктов и улучшению качества,
- определять и использовать в рамках требующихся особых условий наилучшую практику, элементы которой излагаются в указанных в примечании документах.

1. *Recommandations concernant les stockage réfrigéré des denrées périssables* (Рекомендации по хранению охлажденных скоропортящихся пищевых продуктов) (IIR-Paris 1979, 3ème édition - en révision)
2. *Guide du transport frigorifique* (Руководство по перевозке в холодильниках) (IIR-Paris 1995, ISBN 2 903 633 72X)
3. *Protecting Perishable Foods* (Сохранение скоропортящихся пищевых продуктов) (USDA 1987, Manuel agricole No. 669)
4. *Guide to Food Transport, Volume I Fruit and Vegetables* (Руководство по перевозке пищевых продуктов, том 1, Фрукты и овощи) (Mercantila Publishers, Copenhagen, 1989, ISBN 87 89010 98 1)
5. *Le transport des denrées périssables* (Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов) (SRCRA Cambridge, 1991 ISBN 0 95102441 8)

Приложение 4

Проект резолюции

Перевозки скоропортящихся пищевых продуктов воздушным/ наземным транспортом

"Комитет по внутреннему транспорту,

вновь подтверждая безусловную необходимость обеспечения холодильной цепи в ходе всей перевозки пищевых продуктов, охватываемых СПС, с целью сохранения их санитарного состояния и первоначальных качеств,

учитывая, что операции по наземной перевозке скоропортящихся пищевых продуктов, которые предшествуют воздушной перевозке или следуют за ней, осуществляются с достаточной скоростью, что сводит к минимуму последствия возможного прекращения подачи холода в ходе таких перевозок,

исходя из того, что изотермические транспортные средства с нормальной изоляцией, транспортные средства – ледники и рефрижераторы, относящиеся к классам СПС, позволяют выбрать контейнер с учетом требований в отношении предельных температур перевозки находящихся в нем пищевых продуктов,

напоминая, что следующие модели контейнеров, коэффициент К которых, измеренный на испытательной станции на основании процедур испытаний СПС, соответствует требованиям этого Соглашения, могут быть допущены к перевозке по классу изотермического транспорта с нормальной изоляцией:

- контейнер изотермического класса СПС с нормальной изоляцией, оснащенный съемным (автономным или неавтономным) или несъемным, неавтономным холодильным оборудованием,
- металлический контейнер (для багажа), все внутренние стенки которого (т.е. боковые стенки, крыша, пол и двери) оборудованы съемной изолирующей обшивкой и который оснащен съемным (автономным или неавтономным) или несъемным, неавтономным холодильным оборудованием. Свидетельство о соответствии транспортного средства должно содержать подробные указания об установке съемной изолирующей обшивки,

доводит до сведения правительств и различных организаций, участвующих в деятельности в рамках СПС, что в ходе воздушно-наземной перевозки пищевых продуктов, охватываемых СПС, осуществляемой двумя видами транспорта, контейнер для воздушно-наземной перевозки "класса СПС с нормальной изоляцией" является достаточным, в случае отсутствия более эффективных перевозочных средств, с учетом следующих оговорок:

- транспортные средства-рефрижераторы СПС подвозят контейнеры для воздушно-наземных перевозок непосредственно к самолетам или принимают их непосредственно у самолетов либо складов с регулируемой температурой,
- в случае длительной задержки принимаются все меры для осуществления операций по дополнительному охлаждению при помощи обычного или сухого льда;
- в случае необходимости холодильные установки контейнеров, предназначенные для воздушно-наземных перевозок, подключаются к магистралям холодильных установок".

Приложение 5

ПРОГРАММА РАБОТЫ

Согласование правил и стандартов, касающихся международных перевозок скоропортящихся пищевых продуктов и облегчения этих перевозок

Пояснение:

- a) Выполнение СПС и, в случае необходимости, рассмотрение предложений о внесении в него поправок в целях облегчения международных перевозок скоропортящихся пищевых продуктов и связанные с этим расходы и выгоды.
- b) Рассмотрение предложений по облегчению международных перевозок скоропортящихся пищевых продуктов, в частности условий, требующихся для сведения к минимуму потерь в ходе перевозки скоропортящихся пищевых продуктов.
- c) Рассмотрение возможности сбора статистических данных о транспортных средствах, используемых для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов в условиях регулируемой температуры.
- d) Содействие развитию межправительственного сотрудничества в целях более полного согласования методов и процедур, относящихся к толкованию СПС, в частности путем поддержки деятельности Подкомиссии по испытательным станциям Международного института холода (МИХ).
- e) Изучение возможности разработки предложений по условиям перевозки свежих фруктов и овощей.

Планируемая работа:

- a)
 - i) Рассмотрение предложений о внесении поправок в СПС. (Постоянно)
 - ii) Разработка спецификации, касающейся порядка проведения испытаний регистрирующих устройств, используемых для контроля за температурой воздуха в ходе перевозки быстрозамороженных пищевых продуктов (1998 год), и разработка технических норм тарирования термометров для включения в добавление, касающееся процедуры отбора образцов и измерения температуры для перевозки охлажденных, замороженных и быстрозамороженных скоропортящихся пищевых продуктов. (1998 год)

- iii) Рассмотрение определений и стандартов (приведенных в приложении 1) для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов в связи с Монреальским протоколом (Новые хладагенты и изоляционные материалы). (Постоянно)
- iv) Рассмотрение вопроса о сертификации комплектов кузовов. (1998 год)
- v) Рассмотрение вопросов трансграничных перевозок скоропортящихся пищевых продуктов на короткие расстояния в связи с СПС. (1998 год)
- b) i) Принятие модульных систем. (1998 год)
- ii) Меры по осуществлению резолюции № 243 об "Улучшении условий движения транспортных средств СПС для перевозки пищевых продуктов, на которые распространяются положения СПС". (Постоянно)
- c) Оценка собранных статистических данных. (Постоянно)
- d) i) Изучение предложений о внесении поправок в методы испытаний и процедур допущения транспортных средств с несколькими отделениями. (1998 год)
- ii) Рассмотрение методов, разработанных Подкомиссией МИХ по испытательным станциям. (Постоянно)
- e) Рассмотрение предложений, касающихся условий перевозки свежих фруктов и овощей. (1998 год)

Приложение 6**Предстоящая деятельность**

Пункт	Мероприятие	Делегация
18	Просить WG.12 передать проект европейской нормы, касающейся регистраторов	Франции
28	Изучение процедуры пересмотра СПС (статья 18)	Все делегации
35	Документ об исследовании перевозок между Францией и Италией	Франции
43	Предложение о поправке к пункту 2 d) добавления 1 к приложению 1	Франции
48	Два предложения: по маркировке X и по эвтектическим системам	Франции
53	Информация о национальной практике в связи с условиями для повторного допущения	Все делегации
59	Документ, касающийся условий перевозки бананов и цитрусовых	Германии, Нидерландов, Соединенного Королевства
68	Документ о трудностях, возникающих при пересечении границ	"Трансфригорут интернэшнл"
71	Процедура допущения транспортных средств с несколькими отделениями и разными температурными режимами	Германии
73	Консультации с изготовителями холодильных установок относительно процедуры допущения транспортных средств с несколькими отделениями и разными температурными режимами	Соединенное Королевство
80	Документ о комплектах кузовов	"Трансфригорут интернэшнл"
