



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов

Шестьдесят девятая сессия

Женева, 8–11 октября 2013 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

Предложения по поправкам к СПС:

новые предложения

Предложения об изменении предельных температур, установленных для соответствующих классов транспортных средств СПС, и исправления к пункту 2.1.4 добавления 1 к приложению 1

Представлено правительством Франции

I. Предложение об изменении предельных температур, установленных для соответствующих классов СПС

Введение

1. С момента разработки СПС в нем установлены температуры для соответствующих классов транспортных средств с регулируемым температурным режимом. Основными температурными значениями, установленными для классов СПС, служат: $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$, $-10\text{ }^{\circ}\text{C}$, $0\text{ }^{\circ}\text{C}$, $+7\text{ }^{\circ}\text{C}$ и $+12\text{ }^{\circ}\text{C}$.
2. Вместе с тем санитарно-технические предписания, в первую очередь приложений 2 и 3 к СПС, устанавливают предельные температуры для хранения скоропортящихся пищевых продуктов. Основными температурными значениями для хранения пищевых продуктов служат: $-18\text{ }^{\circ}\text{C}$, $-12\text{ }^{\circ}\text{C}$, $0\text{ }^{\circ}\text{C}$, $+2\text{ }^{\circ}\text{C}$, $+4\text{ }^{\circ}\text{C}$, $+6\text{ }^{\circ}\text{C}$.
3. Хотя бóльшая часть температурных значений для классов СПС надлежащим образом адаптирована к температуре продуктов, некоторые из этих значений не обеспечивают надлежащей эксплуатации с учетом предписаний, касающихся этих продуктов. В частности, речь идет о температурных значениях

–10 °С и 0 °С, которые не позволяют обеспечить надлежащую эксплуатацию в случае соответственно замороженных до –12 °С и охлажденных до +2 °С продуктов.

4. По этой причине транспортных средств класса В практически не существует и при изменении классификация какого-либо транспортного средства класса С на класс В это транспортное средство отнюдь не в состоянии обеспечить более широких возможностей для эксплуатации, чем транспортное средство класса А. В случае как транспортных средств-рефрижераторов, так и небольших контейнеров класс D характеризуется незначительными преимуществами и не позволяет сохранять свежую продукцию.

Существо предложения

Нынешние температурные значения для транспортных средств СПС различных классов

5. Предельные температурные значения, определяющие классы СПС, могут быть кратко изложены в таблице 1 ниже с учетом положений приложения 1 к СПС.

Таблица 1

| <i>Класс СПС</i> <i>Приложение 1, пункты 2, 3, 4</i> | <i>A</i> | <i>B</i> | <i>C</i> | <i>D</i> | <i>E</i> | <i>F</i> |
|--|-----------------------|-----------------------|----------------------|---------------|-----------------|-----------------|
| Максимальная внутренняя температура для транспортного средства-ледника в °С | +7 | –10 | –20 | 0 | | |
| Диапазон внутренней температуры для транспортного средства-рефрижератора в °С | от 0 до +12 | от –10 до +12 | от –20 до +12 | < 0 | < –10 | < –20 |
| Минимальная внутренняя температура для отопляемого транспортного средства в °С | +12 для –10 °С | +12 для –20 °С | | | | |
| | внеш. | внеш. | | | | |

Классы температуры продуктов

6. Требования о температурных значениях для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов указаны в СПС:

- в приложении 2 для быстрозамороженных (глубокозамороженных) и замороженных,
- в приложении 3 для охлажденных пищевых продуктов.

7. Эти температурные значения предусмотрены в большинстве таких международных, региональных или национальных предписаний, как международный Пищевой Кодекс, европейские правила, именуемые "правилами гигиены" для Европейского союза и его партнеров, либо же национальные законы.

8. Наиболее высокими критическими порогами являются:

- –20 °С для мороженого,

- $-12\text{ }^{\circ}\text{C}$ для всех других замороженных пищевых продуктов,
- $+2\text{ }^{\circ}\text{C}$ для рубленого мяса,
- $+7\text{ }^{\circ}\text{C}$ для красного мяса и крупной дичи.

Предложение

Цель

9. Настоящее предложение нацелено на незначительное изменение классов температуры В/Е и D СПС для обеспечения большего соответствия между перевозимыми пищевыми продуктами и транспортными средствами.

Изменения

10. Предлагается привести предельные температуры, определенные в приложении 1 к СПС, в соответствие с предписаниями приложений 2 и 3 к СПС, касающимися пищевых продуктов.

11. Речь идет о следующих изменениях:

- В случае транспортного средства-ледника класса В пороговое температурное значение следует изменить с $-10\text{ }^{\circ}\text{C}$ на $-12\text{ }^{\circ}\text{C}$. Наряду с этим было бы логично в случае транспортного средства-рефрижератора изменить диапазон температуры с "от -10 до $+12$ " на "от -12 до $+12$ ".
- В случае класса Е наряду с этим было бы логично изменить диапазон температуры для транспортного средства-рефрижератора с " <-10 " на " <-12 ".
- В случае транспортного средства-ледника класса D пороговое значение температуры следует изменить с $0\text{ }^{\circ}\text{C}$ на $+2\text{ }^{\circ}\text{C}$. Наряду с этим было бы логично изменить диапазон температуры для транспортного средства-рефрижератора с " <0 " на " $<+2$ ".

12. В таком случае сводная таблица предельных температур выглядела бы следующим образом:

Таблица 2

| Класс СПС (предложение) Приложение 1, пункты 2, 3, 4 | A | B | C | D | E | F |
|--|---|---|------------------|-----------------------------|------------------------------|---------|
| Максимальная внутренняя температура для транспортного средства-ледника в $^{\circ}\text{C}$ | +7 | <u>-12</u> | -20 | +2 | | |
| Диапазон внутренней температуры для транспортного средства-рефрижератора в $^{\circ}\text{C}$ | от 0 до +12 | от <u>-12</u> до <u>+12</u> | от -20 до +12 | <u>$\leq +2$</u> | <u>≤ -12</u> | < -20 |
| Минимальная внутренняя температура для отопляемого транспортного средства в $^{\circ}\text{C}$ | +12 для $-10\text{ }^{\circ}\text{C}$ внеш. | +12 для $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$ внеш. | | | | |

Технические последствия этого предложения

Обеспечение соответствия транспортных средств предписаниям, касающимся температуры

13. Речь идет о транспортных средствах-рефрижераторах классов В и Е и о транспортных средствах-ледниках класса В, которые в настоящее время квалифицируются по температуре $-10\text{ }^{\circ}\text{C}$.

Недопущение превышения габаритов

14. Речь идет о транспортных средствах-ледниках класса D. Данная проблема является критической для этих транспортных средств класса D, предназначенных для перевозки охлажденных пищевых продуктов, температура в которых не может быть ниже $0\text{ }^{\circ}\text{C}$, иначе продукты замерзнут. Данное обстоятельство имеет решающее значение в случае небольших контейнеров, оснащенных съемными эвтектическими плитами.

Последствия этого предложения

Экономические и экологические последствия этого предложения

15. Соблюдение предписанных температурных значений служит наилучшей гарантией сохранности пищевых продуктов и, следовательно, позволяет избежать их порчи (ненужных затрат).

16. Превышение габаритов транспортных средств влечет за собой излишний расход (затраты) материала при изготовлении этих транспортных средств и энергии при их эксплуатации.

Экологические последствия этого предложения

17. Соблюдение предписанных температурных значений служит наилучшей гарантией сохранности **пищевых продуктов** и, следовательно, позволяет **избежать их порчи (потери ресурсов)**.

18. Превышение габаритов транспортных средств влечет за собой **излишний расход (потерю ресурсов) материала** при изготовлении этих транспортных средств **и энергии** при их эксплуатации.

19. На эксплуатируемых транспортных средствах, класс которых изменен с В на Е, можно было бы перевозить "все другие замороженные пищевые продукты", а не только "масло", как это делается сегодня.

Выводы

20. Для ограничения споров между операторами, с одной стороны, и надлежущего расчета габаритов транспортных средств-рефрижераторов и транспортных средств-ледников, с другой стороны, крайне важно, чтобы предельные значения, указанные в приложении 1 к СПС, основывались на требованиях приложений 2 и 3.

21. Порядок эксплуатации транспортных средств в зависимости от их класса СПС как до, так и после модификации указан в двух нижеследующих таблицах.

В зависимости от класса СПС с учетом нынешних предельных температур

| Максимальная температура перевозимых пищевых продуктов | Эксплуатируемые транспортные средства-ледники | Эксплуатируемые транспортные средства-рефрижераторы |
|--|---|---|
| -20 °C, -18 °C, -12 °C | RRC | FRC, FRF |
| -10 °C | RRB, RRC | FRB, FRE, FRC, FRF |
| +2 °C, +3 °C, +4 °C, +6 °C | RRB, RRC, RRD, RND | FRD, FRA, FNA FRB, FRE, FRC, FRF |
| +7 °C | RRB, RRC, RRD, RND, RRA, RNA | FRD, FRA, FNA FRB, FRE, FRC, FRF |

В зависимости от класса СПС с учетом новых предельных температур

| Максимальная температура перевозимых пищевых продуктов | Эксплуатируемые транспортные средства-ледники | Эксплуатируемые транспортные средства-рефрижераторы |
|--|---|---|
| -20 °C, -18 °C | RRC | FRC, FRF |
| <u>-12 °C</u> , -10 °C | RRB, RRC | FRB, FRE, FRC, FRF |
| +2 °C, +3 °C, +4 °C, +6 °C | RRB, RRC, RRD, RND | FRD, FRA, FNA FRB, FRE, FRC, FRF |
| +7 °C | RRB, RRC, RRD, RND, RRA, RNA | FRD, FRA, FNA FRB, FRE, FRC, FRF |

22. Если данная поправка будет принята, то эти изменения придется учитывать в остальном тексте СПС, например в пункте 6.2 (изменение времени снижения температуры) и пункте 7 (образцы протоколов испытаний) добавления 2 к приложению 1.

Предложение о поправках

23. В указанный ниже текст СПС предлагается внести следующие поправки, выделенные жирным шрифтом.

Поправка № 1: приложение 1, пункты 2 и 3 (определение типов транспортных средств с регулируемым температурным режимом)

"[...]

2. Транспортное средство-ледник. Изотермическое транспортное средство, которое при помощи источника холода (естественного льда с добавлением или без добавления соли; эвтектических плит; сухого льда с приспособлением, позволяющим регулировать его сублимацию, или без такового; сжиженных газов с устройством для регулирования испарения или без такового и т.д.), не являющегося механической или "абсорбционной" установкой, позволяет понижать температуру внутри порожнего кузова и поддерживать ее затем при средней наружной температуре $+30\text{ }^{\circ}\text{C}$,

на уровне не более $+7\text{ }^{\circ}\text{C}$ для класса А,

на уровне **$-12\text{ }^{\circ}\text{C}$** для класса В,

на уровне не более $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$ для класса С, и

на уровне не более **$+2\text{ }^{\circ}\text{C}$** для класса D.

Если такое транспортное средство имеет одно или несколько отделений, сосудов или резервуаров для холодильного агента, то это оборудование:

- должно быть устроено таким образом, чтобы можно было производить извне его загрузку или догрузку; и
- должно иметь объем, соответствующий предписаниям пункта 3.1.3 добавления 2 к приложению 1.

Коэффициент К транспортных средств-ледников классов В и С в каждом случае не должен превышать $0,40\text{ Вт/м}^2\cdot\text{К}$

3. **Транспортное средство-рефрижератор.** Изотермическое транспортное средство, имеющее индивидуальную или общую для нескольких транспортных единиц холодильную установку (оснащенную либо механическим компрессором, либо абсорбционным устройством и т.д.), которая позволяет при средней наружной температуре в $+30\text{ }^{\circ}\text{C}$ понижать температуру T_i внутри порожнего кузова и затем постоянно поддерживать ее нижеследующим образом.

Для классов А, В и С с любой заданной фактически постоянной внутренней температурой T_i согласно приведенным ниже нормам, установленным для трех классов:

- Класс А. Транспортное средство-рефрижератор, имеющее такую холодильную установку, при которой T_i может выбираться между $+12\text{ }^{\circ}\text{C}$ и $0\text{ }^{\circ}\text{C}$ включительно.
- Класс В. Транспортное средство-рефрижератор, имеющее такую холодильную установку, при которой T_i может выбираться между $+12\text{ }^{\circ}\text{C}$ и **$-12\text{ }^{\circ}\text{C}$** включительно.

- Класс С. Транспортное средство-рефрижератор, имеющее такую холодильную установку, при которой T_i может выбираться между $+12\text{ }^\circ\text{C}$ и $-20\text{ }^\circ\text{C}$ включительно.

Для классов D, E и F с определенной практически постоянной внутренней температурой T_i согласно приведенным ниже нормам, установленным для трех классов:

- Класс D. Транспортное средство-рефрижератор, имеющее такую холодильную установку, при которой T_i не превышает **$+2\text{ }^\circ\text{C}$** .
- Класс E. Транспортное средство-рефрижератор, имеющее такую холодильную установку, при которой T_i не превышает **$-12\text{ }^\circ\text{C}$** .
- Класс F. Транспортное средство-рефрижератор, имеющее такую холодильную установку, при которой T_i не превышает $-20\text{ }^\circ\text{C}$. Коэффициент К транспортных средств классов B, C, E и F в каждом случае не должен превышать $0,40\text{ Вт/м}^2\cdot\text{К}$.

Поправка № 2: приложение 1, добавление 2, пункт 6.2 (изменение времени понижения температуры)

"[...]

6.2 Транспортные средства-рефрижераторы

i) Транспортные средства, изготовленные после 2 января 2012 года

Проводится проверка на предмет выяснения того, что при наружной температуре не менее $+15\text{ }^\circ\text{C}$ внутренняя температура порожнего транспортного средства может быть доведена в течение максимального периода (в минутах) до температуры, предусмотренной для данного класса транспортного средства, как это предписано в нижеследующей таблице:

| <i>Наружная температура</i> | 30 | 29 | 28 | 27 | 26 | 25 | 24 | 23 | 22 | 21 | 20 | 19 | 18 | 17 | 16 | 15 | $^\circ\text{C}$ |
|-----------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------------|
| Классы С, F | 360 | 350 | 340 | 330 | 320 | 310 | 300 | 290 | 280 | 270 | 260 | 250 | 240 | 230 | 220 | 210 | мин. |
| Классы В, Е | 288 | 279 | 270 | 262 | 253 | 244 | 235 | 226 | 218 | 209 | 200 | 191 | 182 | 174 | 165 | 156 | мин. |
| Классы А, D | 180 | 173 | 166 | 159 | 152 | 145 | 138 | 131 | 124 | 117 | 110 | 103 | 96 | 89 | 82 | 75 | мин. |

Внутренняя температура порожнего транспортного средства предварительно должна быть доведена до внешней температуры.

"[...]"

Поправка № 3: пункт 7 (образцы протоколов испытаний)

[...]

ОБРАЗЕЦ № 5

Часть 3

"[...]

полезная холодопроизводительность при наружной температуре +30 °C и внутренней температуре, указанная изготовителем:

0 °C Вт

-12 °C Вт

-20 °C Вт

[...]

ОБРАЗЕЦ № 8

Часть 3

"[...]

полезная холодопроизводительность, указанная изготовителем, при наружной температуре +30° C и внутренней температуре:

0 °C Вт

-12 °C Вт

-20 °C Вт

[...]"

II. Исправление переводческой ошибки в тексте пункта 2.1.4 добавления 2 к приложению 1 на французском языке

Обстоятельства

24. При переносе соответствующих значений в пункте 2.1.4 добавления 2 к приложению 1 была допущена ошибка, и, следовательно, его текст на французском языке отличается от текстов на английском и русском языках.

25. Данное различие обуславливает присутствие в тексте на французском языке предписаний, которые в техническом отношении неприемлемы.

Предложение

26. Настоящее предложение о поправке нацелено на исправление переводческой ошибки в тексте пункта 2.1.4 добавления 2 к приложению 1 к СПС на французском языке, с тем чтобы обеспечить его идентичность текстам на английском и русском языках.

27. Только в тексте на французском языке заменить "25 °C ± 0,2 K" на "25 °C ± 2 K".

Последствия данного предложения

28. Никаких дополнительных затрат, но согласование предписаний для всех испытательных станций.
