



Экономический
и Социальный Совет

RESTRICTED

TRANS/WP.11/186
26 November 1992

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по перевозкам
скоропортящихся пищевых продуктов

ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ О РАБОТЕ ЕЕ СОРОК ВОСЬМОЙ СЕССИИ
(19-22 октября 1992 года)

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>
Участники	1
Утверждение повестки дня	2
Выборы должностных лиц	3
Выступление директора Отдела	4 и 5
Обсуждение Комитетом по внутреннему транспорту вопросов, касающихся деятельности Рабочей группы	6
Деятельность других вспомогательных органов ЕЭК и международных организаций, занимающихся вопросами, которые представляют интерес для Рабочей группы по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов	7 - 11

Документы Комитета по внутреннему транспорту и его вспомогательных органов выпускаются в ограниченном количестве. 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>
Выполнение Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС)	12 - 15
a) Информация о состоянии Соглашения	12
b) Официально назначаемая компетентными органами Договаривающихся сторон СПС испытательные станции, протоколы испытаний которых могут использоваться для выдачи свидетельства СПС	13 - 15
Вступившие в силу поправки к Соглашению о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС)	16
Предлагаемые поправки к Соглашению о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС)	17 - 45
a) Пункт 1 статьи 10	17 - 19
b) Пункт 3 приложения 1, пункт 29 добавления 2 к приложению 1 и сноска в добавлении 4 к приложению 1	20 - 24
c) Приложение 3: выбор транспортных средств и температурные условия, которые должны соблюдаться при перевозке охлажденных пищевых продуктов	25 - 34
d) Приложение 4: контроль температуры воздуха в ходе перевозки скоропортящихся пищевых продуктов	35 - 37
e) Приложение 5: процедура отбора образцов и измерения температуры охлажденных, замороженных и быстрозамороженных скоропортящихся пищевых продуктов во время перевозки	38 - 41
f) Пункты 49 и 58 добавления 2 к приложению 1	42 и 43
g) Различные предложения	44 и 45
Определение контейнера для целей СПС	46 и 47
Сфера действия СПС	48 - 53
Перевозки скоропортящихся пищевых продуктов автомобильным/воздушным транспортом	54 - 56
Статистические данные, представляющие интерес для СПС	57 и 58
Облегчение перевозок скоропортящихся пищевых продуктов	59
Введение модульных систем для перевозок скоропортящихся пищевых продуктов	60 и 61

СОДЕРЖАНИЕ (окончание)

	<u>Пункты</u>
Процессы интеграции в Европе и их возможные последствия для применения Соглашения СПС его участниками	62
Программы работы	63 и 64
Прочие вопросы	65 - 69
Сроки проведения следующей сессии	70
Выборы должностных лиц следующей сессии	71
Распространение документов	72
Утверждение доклада	73
Приложение 1 Приложение 1	
Приложение 2 Приложение 3: выбор транспортных средств и температурные условия, которые должны соблюдаться при перевозке охлажденных пищевых продуктов	
Приложение 3 Приложение 4: измерение температуры пищевых продуктов в ходе перевозки	
Приложение 4 Приложение 5: процедура отбора образцов и измерения температуры охлажденных, замороженных и быстрозамороженных скоропортящихся пищевых продуктов во время перевозки	
Приложение 5 Предложения о внесении поправок	
Приложение 6 Поправка к приложению 1 к СПС, предложенная Соединенным Королевством	
Приложение 7 Программа работы на 1993-1997 годы.	

* * *

УЧАСТНИКИ

1. На сессии были представлены следующие государства - члены ЕЭК: Бельгия, Венгрия, Германия, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Российская Федерация, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Финляндия, Франция, Чешская и Словацкая Федеративная Республика и Швеция. На сессии было также представлено Европейское экономическое сообщество. Из правительственных организаций был представлен Международный институт холода (МИХ), а из неправительственных организаций - Ассоциация молочной промышленности Европейского сообщества (АМПЕС), а также международные компании "Интерфриго" и "Трансфригорут".

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

2. Группа утвердила предварительную повестку дня (TRANS/WP.11/185).

ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ

3. Г-н М. де КЛИШПЕЛЬ (Бельгия) был избран председателем, а г-н Ж. Феврие (Франция) - заместителем председателя.

ВЫСТУПЛЕНИЕ ДИРЕКТОРА ОТДЕЛА

4. Открывая сессию, директор Отдела транспорта ЕЭК ООН подчеркнул важность, которую придает Европейская экономическая комиссия Соглашению СПС, постоянной работе по приведению его в соответствие с последними техническими достижениями, повышению его полезности на уровне национальных и международных правил перевозки в каждой стране и расширению зоны его применения.

5. Он приветствовал активное участие международных и профессиональных организаций и подчеркнул особый интерес, который представляет для ЕЭК ООН тесное сотрудничество с Европейским экономическим сообществом, имеющее целью избежать дублирования в работе и обеспечить взаимовыгодную дополняемость в области перевозок и, в частности, в области перевозок скоропортящихся пищевых продуктов.

ОБСУЖДЕНИЕ КОМИТЕТОМ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ ВОПРОСОВ, КАСАЮЩИХСЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ

6. Рабочая группа приняла к сведению результаты обсуждения деятельности группы в Комитете по внутреннему транспорту на его пятьдесят четвертой сессии (ECE/TRANS/94, пункты 124-126 и ECE/TRANS/94/Add.1).

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

7. Один из сотрудников секретариата проинформировал участников о деятельности Рабочей группы ЕЭК ООН по разработке стандартов на скоропортящиеся пищевые продукты, которую она проводит в области разработки новых и пересмотра существующих коммерческих стандартов в целях облегчения торговли и повышения качества этих продуктов. Рабочая группа положительно оценила тесное сотрудничество между ЕЭК ООН, Схемой ОЭСР по применению международных стандартов на свежие фрукты и овощи и группой правительственных экспертов Европейского экономического сообщества.

8. Рабочая группа приняла к сведению информацию, представленную секретариатом, о докладе совместной группы экспертов ЕЭК ООН и Комиссии Кодекс алиментарииус по разработке стандартов на фруктовые соки. Она с удовлетворением отметила, что стандарты ЕЭК ООН на скоропортящиеся пищевые продукты содержат ссылки на СПС в отношении предписанных температур хранения и перевозки.

9. Другой сотрудник секретариата представил экспериментальный вопросник, подготовленный Рабочей группой по статистике транспорта и имеющий целью унифицировать и согласовать статистику транспорта (TRANS/W.6/R.47 и 54). Рабочая группа по статистике подчеркнула, что в большинстве стран достоверные данные о перевозках скоропортящихся пищевых продуктов, основанные на регистрации транспортных средств, имеются лишь в очень общем плане и зачастую только по одним автотранспортным средствам. Другая трудность заключается в том, что во многих странах прицепы, полуприцепы и съемные кузова не регистрируются, в результате чего нет статистических данных, касающихся их числа, полезной нагрузки и разрешенного общего веса с грузом. Рабочая группа по статистике транспорта рекомендовала странам, по возможности, включать в обследования, которые проводятся в области национальных и международных перевозок автомобильным транспортом, вопрос о транспортных средствах, используемых для перевозки в условиях регулируемой температуры.

10. Рабочая группа просила проинформировать ее о результатах, полученных на основании экспериментального вопросника.

11. Представитель МИХ сообщил о деятельности Института, который может представлять интерес для Группы. Кроме того, он проинформировал Группу о том, что его организация готовит справочник о рефрижераторных перевозках пищевых продуктов, а также брошюру с изложением условий, рекомендованных для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов сухопутными видами транспорта.

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

а) Информация о состоянии Соглашения

12. Секретариат проинформировал Группу о том, что 1 апреля 1992 года к СПС присоединилась Греция и что 3 августа 1992 года Договаривающейся стороной СПС стала Хорватия.

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

13. Рабочая группа обсудила этот вопрос на основе документа TRANS/WP.11/R.27, в котором обобщаются ответы на вопросник, направленный всем Договаривающимся сторонам, и просила секретариат распространить дополнение к этому документу, в котором содержалась бы информация, касающаяся испытательных станций тех стран, которые еще не прислали ответы на вопросник.

14. Рабочая группа также сделала заключение, что назначение испытательных станций производится по усмотрению каждого компетентного органа, который возлагает на них соответствующие полномочия.

15. В этой связи Группа обратилась к различным делегациям с просьбой направить в секретариат уточненные адреса как компетентных органов, так и испытательных станций. В поправки к документу TRANS/WP.11/R.27 должны быть включены только те испытательные станции, которые могут проводить испытания в полном объеме.

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

16. Рабочая группа была проинформирована о том, что поправки к пунктам 52, 55, 59 и 60 добавления 2 к приложению 1 к СПС (С.Н. 190.1991.Treaties-2) вступят в силу не позднее 18 июля 1993 года. Она была также проинформирована о том, что 24 марта 1992 года Германия направила депозитарию Соглашения предложение о внесении поправок в пункты 6, 8, 10, 12, 18 и 27 добавления 2 к приложению 1 к СПС (С.Н. 85.1992.Treaties-2).

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

а) Пункт 1 статьи 10

17. Представитель Соединенных Штатов заявил, что он проинформировал государственный департамент и министерство сельского хозяйства своей страны о выраженной Рабочей группой озабоченности, однако в данный момент никакой новой информацией он не располагает. Он пояснил, что в его стране лишь Сенат компетентен решать вопрос о поправках к международным договорам; поэтому заинтересованным странам следует обратиться по поводу данной поправки к соответствующим компетентным органам Соединенных Штатов.

18. Представитель Соединенного Королевства, выступая от имени Европейского сообщества и его государств-членов, представил предложение, внесенное Францией на последней сессии, уточнив, что его следует рассматривать как предложение всех двенадцати стран Европейского экономического сообщества. Текст нижеприведенного проекта поправки будет направлен депозитарию Соглашения делегацией Соединенного Королевства от имени стран Европейского экономического сообщества. Его цель - добавить в конце статьи 10 следующий текст:

"Новые Договаривающиеся стороны, присоединившиеся к СПС с ... 1/ и применяющие положения пункта 1 настоящей статьи, не могут выдвигать возражения против предлагаемых поправок в соответствии с процедурой, предусмотренной в пункте 2 статьи 18.

1/ Дата вступления в силу настоящей поправки."

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

b) Пункт 3 приложения 1, пункт 29 добавления 2 к приложению 1 и сноска в добавлении 4 к приложению 1

20. Рабочая группа рассмотрела предложение Франции (TRANS/WP.11/184, приложение 2), предусматривающее дальнейшую эксплуатацию транспортных средств, внешняя ширина которых составляет 2,60 м, в частности находящихся в эксплуатации транспортных средств-рефрижераторов, для перевозки глубоководных замороженных пищевых продуктов, даже если коэффициент К кузова превышает установленные пределы для класса IR.

21. В связи с проблемой старения изотермических материалов представитель МИХ отметил, что в основном оно зависит от типа оборудования (автомобильного или железнодорожного) и от конструкции кузова и материалов (синтетическая пена и покрытие). Имеющиеся статистические данные неполны и недостаточны для точной оценки старения изотермического оборудования. Поэтому необходимо собрать новые унифицированные статистические данные, которые могут быть представлены Подкомиссией по испытательным станциям комиссии D 2/3 МИХ.

22. Что касается использования произведенных расчетов для сопоставления величин коэффициента К, то МИХ полагает, что это возможно лишь для транспортных средств, обладающих аналогичными или лучшими характеристиками, которых нет ни у транспортных средств с откидными дверцами, ни у транспортных средств без таких дверец.

23. После обмена мнениями Рабочая группа приняла компромиссный текст в целях согласования СПС с директивой ЕЭС (88/218/СЕЕ), касающейся веса, размеров и некоторых других технических характеристик определенных автотранспортных средств. Этот текст, содержащийся в приложении 1 к настоящему докладу, учитывает ряд замечаний представителей Нидерландов и Соединенного Королевства.

24. Было решено, что делегации могут направлять свои замечания в секретариат до 31 марта 1993 года. В этой связи Рабочая группа просила представителя Соединенного Королевства препроводить эти предлагаемые поправки депозитарию, если до указанной даты в секретариат не поступит никаких возражений.

c) Приложение 3: ВЫБОР ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ТЕМПЕРАТУРНЫЕ УСЛОВИЯ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ СОБЛЮДАТЬСЯ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ОХЛАЖДЕННЫХ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ

25. Представитель Комиссии европейских сообществ подчеркнул, что во избежание такой ситуации, когда государства - члены Сообщества, являющиеся также сторонами СПС, могут столкнуться с двумя взаимно противоречащими сводами нормативных положений, необходимо в экстренном порядке добиться как можно более высокой степени согласования между СПС (особенно приложения 3 и будущих приложений 4 и 5) и директивами Сообщества, и в частности: директивой Совета, касающейся сближения законодательных положений государств-членов в отношении глубоководных замороженных пищевых продуктов, предназначенных для потребления людьми (89/108/СЕЕ от 21 декабря 1988 года), директивой Комиссии, касающейся контроля температуры в транспортных средствах и в местах складирования и хранения глубоководных замороженных пищевых продуктов, предназначенных для потребления людьми, (92/1/СЕЕ от 13 января 1992 года) и директивой Комиссии, касающейся утверждения методов отбора образцов и единой методики анализа для контроля температуры глубоководных замороженных пищевых продуктов, предназначенных для потребления людьми (92/2/СЕЕ от 13 января 1992 года).

26. Он дал высокую оценку СПС и заявил, что Комиссия Европейских сообществ по просьбе ряда ее государств-членов изучает возможность применения положений СПС в области не только международных, но и национальных перевозок.

27. Некоторые делегации выразили сожаление по поводу того, что результаты работы, которая в течение длительного времени проводилась в рамках их группы, не учитываются и что им неожиданно предлагают руководствоваться нормативными положениями, которые им не известны.

28. Представитель Соединенного Королевства предложил использовать в качестве максимальной температуры для категории VII "температуру тающего льда". Он также предложил объединить категории VI и VII с целью предотвратить коррозию оборудования в результате таяния льда.

29. Представитель Франции напомнил о своей позиции в отношении температуры для рубленого мяса и предложил сохранить ее на уровне +3°C.

30. Представитель АМПС высказала мнение о том, что на практике температуры перевозки молока более низкие, чем температуры, указанные в приложении 3 к СПС, вряд ли применимы.

31. Представитель международной компании "Трансфригорут" высказал пожелание, чтобы Группа приняла во внимание прежнее предложение МИХ по данному вопросу, поскольку в приложении 3 к СПС отсутствуют конкретные положения, касающиеся, в частности, продолжительности перевозки и минимальной температуры для отдельных продуктов.

32. После состоявшегося обмена мнениями Рабочая группа нашла компромиссное решение, приняв в предварительном порядке приложение 3 к СПС, содержащееся в приложении 2 к настоящему докладу. Было решено, что делегации могут направить свои замечания в секретариат до 1 мая 1993 года. Рабочая группа обратилась к представителю Германии с просьбой представить данное приложение 3 - в том случае, если к этому времени секретариат не получит никаких возражений, - в виде поправки к СПС и направить его депозитарию.

33. Рабочая группа предложила представителю Соединенного Королевства представить к следующей сессии документ, касающийся согласования приложения 3 к СПС с директивами Европейского сообщества.

34. Рабочая группа решила включить данный вопрос в повестку дня своей следующей сессии.

d) Приложение 4: КОНТРОЛЬ ТЕМПЕРАТУРЫ ВОЗДУХА В ХОДЕ ПЕРЕВОЗКИ
СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ

35. Рабочая группа решила рассмотреть этот вопрос в комплексе с положениями директивы 92/1/СЕЕ Комиссии европейских сообществ и посвятить - в целях избежания путаницы между контролем температуры воздуха и измерением температуры продуктов - приложение 4 к СПС первому аспекту, а приложению 5 - второму.

36. Заслушав представителя Российской Федерации, который представил первую часть документа TRANS/WP.11/R.31, касающегося этого приложения, и в связи с тем, что этот документ не был подготовлен на всех рабочих языках, Рабочая группа решила дождаться замечаний делегаций и вернуться к рассмотрению этого вопроса на своей следующей сессии.

37. Рабочая группа приняла проект приложения 4 (см. приложение 3 к настоящему докладу) и предложила делегациям направить в секретариат до начала ее следующей сессии свои предложения в целях его окончательной разработки.

e) Приложение 5: ПРОЦЕДУРА ОТБОРА ОБРАЗЦОВ И ИЗМЕРЕНИЯ ТЕМПЕРАТУРЫ ОХЛАЖДЕННЫХ, ЗАМОРОЖЕННЫХ И БЫСТРОЗАМОРОЖЕННЫХ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ ВО ВРЕМЯ ПЕРЕВОЗКИ

38. Внося на рассмотрение предложение своей страны (TRANS/WP.11/R.26), представитель Соединенного Королевства подчеркнул необходимость наличия определенного метода измерения температуры пищевых продуктов, что позволит ограничить проверку этой температуры теми случаями, когда существуют серьезные сомнения относительно соблюдения температуры в ходе перевозки.

39. После состоявшегося обмена мнениями, в котором участвовали, в частности, представители Нидерландов и МИХ, Рабочая группа учредила небольшую группу под председательством г-на Вульфа (Соединенное Королевство) в целях рассмотрения проекта приложения 5 с учетом замечаний, представленных различными делегациями.

40. Рабочая группа приняла текст приложения 5 к СПС, выработанный небольшой группой (приложение 4 к настоящему докладу).

41. В этой связи было решено, что если к 1 апреля 1993 года секретариат не получит никаких возражений по приложениям 4 и 5 к СПС, то Нидерланды направят это приложение (эти приложения) депозитарию Соглашения.

f) Пункты 49 и 58 добавления 2 к приложению 1

42. В части, касающейся эффективности термического оборудования транспортных средств, находящихся в эксплуатации (пункт 49 добавления 2 к приложению 1 к СПС), МИХ предложил добавить примечание, поясняющее, что данный пункт, в котором рассматривается эффективность термического оборудования, находящегося в эксплуатации, касается лишь холодильного оборудования, "не оснащенного эвтектическими плитами", и что для измерения расхода воздуха следует использовать существующие национальные или международные стандарты.

43. Рабочая группа решила включить предложение об измерении расхода воздуха в приложение 5 к настоящему докладу и предложила делегациям представить свои замечания по данному вопросу к ее следующей сессии.

g) Различные предложения

44. После рассмотрения предложения Франции (TRANS/WP.11/R.32), касающегося пунктов 1, 2, 3, 4, 5 приложения 1 к СПС, а также пункта 49 добавления 2 к приложению 1 к СПС и учитывая тот факт, что этот документ не был подготовлен на всех рабочих языках, Рабочая группа решила принять это предложение, за исключением той его части, которая касается пункта 49 b) и по которой она решила выяснить к следующей сессии мнения делегаций.

45. Группа решила воспроизвести это предложение в приложении 5 к настоящему докладу и договорилась, что Франция направит принятые разделы депозитарию Соглашения.

ОПРЕДЕЛЕНИЕ КОНТЕЙНЕРА ДЛЯ ЦЕЛЕЙ СПС

46. Представитель Швеции внес предложение, содержащееся в документе TRANS/WP.11/R.29. Он сообщил, что после обсуждения с другими делегациями он решил поддержать неофициальное предложение, представленное Соединенным Королевством, суть которого состоит в том, чтобы не изменять статьи Соглашения.

47. После обсуждения, в котором приняли участие, в частности, представители Ирландии, Италии, Соединенных Штатов и Франции, Рабочая группа решила воспроизвести предложение Соединенного Королевства в приложении 6 к настоящему докладу и выяснить к следующей сессии мнения делегаций.

СФЕРА ДЕЙСТВИЯ СПС

48. Представитель Российской Федерации внес на рассмотрение предложение (TRANS/WP.11/R.31) о расширении сферы действия СПС на свежие фрукты и овощи.

49. Некоторые представители отметили, что СПС должно ограничиваться рассмотрением продуктов, которые могут быть опасны в употреблении, и не рассматривать проблемы, связанные с качеством продуктов, тем более, что в отношении свежих фруктов и овощей существует несколько разновидностей для каждой категории продуктов, для которых зачастую нужны различные температуры и технические спецификации на транспортное оборудование, которые отличаются от спецификаций СПС.

50. Представитель Дании подчеркнул, что Соглашение СПС уже было в какой-то степени распространено на качество продуктов, поскольку в нем содержатся предписания, касающиеся замороженных и глубоко замороженных пищевых продуктов.

51. Некоторые делегации высказали мнение, что предложения, содержащиеся в документе TRANS/WP.11/R.31, больше подходят для железнодорожного транспорта, поскольку автомобильные маршруты, как правило, более короткие.

52. Представитель Германии напомнил, что Рабочая группа рассматривала этот вопрос несколько лет назад и что тогда было решено, что СПС не должно распространяться на фрукты и овощи.

53. Рабочая группа предложила различным делегациям направить свои предложения в секретариат до следующей сессии.

ПЕРЕВОЗКИ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ/ВОЗДУШНЫМ ТРАНСПОРТОМ

54. Сотрудник секретариата проинформировал Рабочую группу о контактах с ИАТА по вопросам, касающимся перевозок скоропортящихся пищевых продуктов автомобильным/воздушным транспортом.

55. Представители Франции, Соединенного Королевства и МИХ высказались за то, чтобы предусмотреть класс контейнеров "с изолирующей обшивкой, неизотермических" для использования в воздушных перевозках.

56. Рабочая группа просила представителей Франции и МИХ представить документы по этому вопросу для рассмотрения на ее следующей сессии.

СТАТИСТИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩИЕ ИНТЕРЕС ДЛЯ СПС

57. Рабочая группа изучила таблицу, представленную Соединенным Королевством в документе TRANS/WP.11/R.26.

58. Она отметила, что эта таблица служит хорошей базой для продолжения работы, и обратилась к другим делегациям с просьбой представить информацию по этому вопросу на ее следующей сессии.

ОБЛЕГЧЕНИЕ ПЕРЕВОЗОК СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ

59. Представитель международной компании "Трансфригорут" сообщил, что до следующей сессии Рабочей группы его организация представит проект резолюции об облегчении перевозок скоропортящихся пищевых продуктов.

ВВЕДЕНИЕ МОДУЛЬНЫХ СИСТЕМ ДЛЯ ПЕРЕВОЗОК СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ

60. Представитель Соединенного Королевства изъявил готовность запросить у ИСО информацию о модульных системах, которые могли бы использоваться для перевозок скоропортящихся пищевых продуктов.

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

ПРОЦЕССЫ ИНТЕГРАЦИИ В ЕВРОПЕ И ИХ ВОЗМОЖНЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ДЛЯ ПРИМЕНЕНИЯ СОГЛАШЕНИЯ СПС ЕГО УЧАСТНИКАМИ

62. Представитель Комиссии европейских сообществ высказался за продолжение работы по согласованию положений СПС и законодательных положений Сообщества (см. пункты 25-27).

ПРОГРАММА РАБОТЫ

63. Сотрудник секретариата представил решения, касающиеся организации и методов работы, которые были приняты Комитетом по внутреннему транспорту (TRANS/R.347).

64. Рабочая группа утвердила свою программу работы на 1993-1997 годы, содержащуюся в приложении 7 к настоящему докладу.

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

65. Секретариат распространил неофициальный документ, представленный Германией, относительно проекта закона об уничтожении использованных упаковочных материалов.

66. Из-за нехватки времени Рабочая группа не смогла рассмотреть просьбу Швеции на предмет получения информации по транспортным средствам, оборудованным гибкими пластинчатыми заслонками и задней дверью, состоящей из нижнего изолированного борта и верхней веерообразной части, прикрепленной на шарнирах к потолку.

67. Этот вопрос будет включен в повестку дня следующей сессии Группы и обсужден в МИХ.

68. Представитель Франции сообщил, что он представит к следующей сессии документ о порядке допущения к эксплуатации изотермических кузовов, продаваемых в наборе в одной стране и собираемых в специализированных мастерских в другой.

69. Рабочая группа просила секретариат напомнить участникам о необходимости своевременного представления предложений до начала каждой сессии.

СРОКИ ПРОВЕДЕНИЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ

70. Рабочая группа была проинформирована о том, что ее сорок восьмая сессия предварительно запланирована на 2-5 ноября 1993 года.

ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ

71. Рабочая группа избрала г-на де Клиппеля и Ж. Феврие соответственно Председателем и заместителем Председателя следующей сессии.

РАСПРОСТРАНЕНИЕ ДОКУМЕНТОВ

72. Рабочая группа решила не продлевать одногодичный период, в течение которого документы, представленные на настоящей сессии, подлежат ограниченному распространению.

УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА

73. Рабочая группа утвердила доклад о работе своей сорок восьмой сессии и приложения к нему.

Приложение 1

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

1. Поправка к пункту 3 приложения 1 к СПС

Исключить последнее предложение и добавить новый пункт следующего содержания:

"Коэффициент К транспортных средств классов В, С, Е и F не должен превышать:

- в случае новых транспортных средств: $0,40 \text{ Вт/м}^2\text{К}$;
- в случае транспортных средств, находящихся в эксплуатации шесть лет или более: $0,55 \text{ Вт/м}^2\text{К}$, при условии, что эти транспортные средства были допущены к эксплуатации, когда они были новыми, и что первоначальное допущение было произведено в соответствии с пунктом 41 добавления 2 к настоящему приложению".

Это предельное значение коэффициента К, составляющее $0,55 \text{ Вт/м}^2\text{К}$, применяется только к переводу транспортных средств из классов FRB, FRC, FRE или FRF в классы FNA, FNB, FNC, FND, FNE или FNF.

По истечении шести или более лет постоянной эксплуатации холодопроизводительность оборудования (измеренная на новом транспортном средстве) должна превышать потери тепла через стенки, рассчитанные на основе скорректированного коэффициента К для данного класса, умноженного на 1,35".

2. Поправка к сноске добавления 4 к приложению 1

Добавить "а также пункт 3 настоящего приложения".

3. Поправка к пункту 29 а) (добавление 2 к приложению 1)

Добавить "vi) вероятное значение коэффициента К, например, рассчитанное с помощью коэффициентов старения, в частности 1,3 по истечении шести лет и 1,5 по истечении девяти лет".

Приложение 2

"ПРИЛОЖЕНИЕ 3

ВЫБОР ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ТЕМПЕРАТУРНЫЕ УСЛОВИЯ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ СОБЛЮДАТЬСЯ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ОХЛАЖДЕННЫХ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ

1. Транспортные средства для перевозки указанных ниже охлажденных пищевых продуктов должны выбираться и использоваться таким образом, чтобы самая высокая температура пищевых продуктов в любой точке груза во время перевозки не превышала указанной величины.
2. Соответственно температура пищевых продуктов в любой точке груза в ходе погрузки, перевозки и разгрузки не должна превышать указанную ниже температуру.
3. В том случае, если требуется открыть транспортное средство, например для осуществления проверки, необходимо обеспечить, чтобы пищевые продукты не подвергались воздействию факторов, обусловленных процедурами или условиями, противоречащими целям настоящего приложения и Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах.
4. Регулирование температуры пищевых продуктов, определенных в настоящем приложении, должно проводиться таким образом, чтобы не вызывать замораживания в любой точке груза.

Максимальная температура

I.	Масло <u>1/</u>	+10°C
II.	Сырое мясо и крупная дичь (за исключением субпродуктов, измельченного и мелкорубленого мяса)	+7°C
III.	Сырое молоко, дичь (кроме крупной дичи), домашняя птица и кролики	+4°C
IV.	Субпродукты, измельченное и мелкорубленое мясо	+3°C

1/ При перевозке масла, предназначенного для немедленной переработки в пункте назначения, допускается повышение температуры до 14°C. В транспортном документе должно указываться, что масло предназначено для немедленной переработки в пункте назначения.

Максимальная температура

- V. Мясные продукты 2/, пастеризованное молоко 6/, свежие молочные продукты 6/ 2/ (йогурт, кефир, сливки и свежий сыр 3/), готовые пищевые продукты (мясо, рыба, овощи), готовые к употреблению сырые овощи, овощные продукты 5/, а также не указанные ниже рыбные продукты 2/
- +6°C
или при температуре, указанной на этикетке, но не выше +6°C
- VI. Необработанная, расфасованная и нерасфасованная рыба, моллюски и ракообразные 4/
- при температуре тающего льда"

2/ За исключением продуктов, подвергшихся полной обработке путем соления, копчения, сушки или стерилизации.

3/ Свежий сыр – это несозревший сыр, который может потребляться вскоре после его выработки и срок хранения которого ограничен.

4/ За исключением живой рыбы, живых моллюсков и живых ракообразных.

5/ Сырые овощи, которые были нарезаны в форме кубиков, ломтиков или маленьких кусочков, за исключением тех, которые были только вымыты, очищены или просто разрезаны пополам.

6/ В принципе продолжительность перевозки не должна превышать 48 часов.

Приложение 3

"ПРИЛОЖЕНИЕ 4

ИЗМЕРЕНИЕ ТЕМПЕРАТУРЫ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ В ХОДЕ ПЕРЕВОЗКИ

Транспортное средство должно быть оборудовано соответствующей регистрирующей аппаратурой для измерения, через частые и регулярные промежутки времени, температуры воздуха, в котором находятся быстрозамороженные продукты, предназначенные для потребления.

Измерительное оборудование должно быть утверждено компетентным органом страны, в котором зарегистрировано данное транспортное средство.

Регистрация температуры, произведенная таким образом, должна датироваться и храниться оператором в течение как минимум одного года или дольше в зависимости от характера пищевого продукта".

Приложение 4

"ПРИЛОЖЕНИЕ 5

ПРОЦЕДУРА ОТБОРА ОБРАЗЦОВ И ИЗМЕРЕНИЯ ТЕМПЕРАТУРЫ ОХЛАЖДЕННЫХ,
ЗАМОРОЖЕННЫХ И БЫСТРОЗАМОРОЖЕННЫХ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ
ПРОДУКТОВ ВО ВРЕМЯ ПЕРЕВОЗКИ

A. ОБЩИЕ СООБРАЖЕНИЯ

1. Проверка и измерение температур, указанных в приложениях 2 и 3, должны проводиться таким образом, чтобы пищевые продукты не подвергались воздействию условий, негативно влияющих на сохранность или качество пищевых продуктов. Измерение температуры продуктов должно проводиться в условиях охлажденной среды, с минимальными задержками и минимальными помехами для транспортных операций.
2. Процедуры проверки и измерения, упомянутые в пункте 1, должны предпочтительно выполняться в пунктах погрузки или разгрузки. Эти процедуры обычно не должны выполняться в ходе перевозки, за исключением тех случаев, когда есть серьезные основания полагать, что температура пищевых продуктов не соответствует температуре, указанной в приложениях 2 и 3.
3. В тех случаях, когда это возможно, до проведения отбора образцов грузов скоропортящихся пищевых продуктов и процедур измерения в ходе проверки следует проанализировать информацию, обеспечиваемую устройствами регистрации температуры в ходе перевозки. К процедуре измерения температуры продуктов следует прибегать только в том случае, если есть серьезные основания полагать, что в ходе перевозки произошло нарушение температурного режима.
4. После отбора грузов в первую очередь должны использоваться неразрушающие методы измерения (в пространстве между ящиками или упаковками). Разрушающие методы измерения могут использоваться лишь в том случае, если результаты измерения с использованием неразрушающих методов не соответствуют температурам, указанным в приложениях 2 или 3 (с учетом допустимых отклонений). В том случае, если упаковки или ящики были вскрыты для проверки, однако никакие дальнейшие действия не предпринимались, они должны быть вновь опечатаны с указанием времени, даты и места проверки и проставлением официального штампа органа, проводившего проверку.

B. ОТБОР ОБРАЗЦОВ

5. Для измерения температуры должны выбираться такие типы упаковок, температура которых соответствовала бы температуре в самой теплой точке партии груза.
6. В тех случаях, когда в ходе перевозки необходимо произвести отбор образцов из погруженной партии грузов, следует взять два образца в верхней и нижней частях грузовой партии, прилегающих к краю каждой открываемой одностворчатой или двустворчатой двери.
7. Если образцы отбираются в ходе разгрузки партии грузов, то следует выбрать четыре образца из любого указанного ниже места:

- верхней и нижней частей грузовой партии, прилегающих к открываемым дверям;
- верхних задних углов грузовой партии (т.е. как можно дальше от холодильного оборудования);
- центральной части грузовой партии;
- центральной части передней поверхности грузовой партии (т.е. как можно ближе к холодильному оборудованию);
- верхних и нижних углов передней поверхности грузовой партии (т.е. как можно ближе к входному отверстию возвратного воздуха холодильного оборудования).

8. В случае охлажденных продуктов, указанных в приложении 3, образцы также должны отбираться из самого холодного места с целью убедиться в том, что в ходе перевозки не произошло замораживание.

C. ИЗМЕРЕНИЕ ТЕМПЕРАТУРЫ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ

9. До проведения измерения измерительный зонд должен предварительно охлаждаться до температуры, как можно более близкой к температуре продукта.

I. Охлажденные продукты

10. Неразрушающее измерение. Измерение температуры в пространстве между ящиками или упаковками должно проводиться с помощью датчика, имеющего плоскую головку, которая обеспечивает хороший поверхностный контакт, обладает небольшой тепловой массой и высокой теплопроводностью. При установке датчика в пространстве между ящиками или упаковками продуктов необходимо приложить достаточное усилие с целью обеспечить хороший тепловой контакт, при этом датчик должен быть введен на достаточную глубину для сведения к минимуму погрешностей измерения, обусловленных теплопроводностью.

11. Разрушающее измерение. Для этой цели должен использоваться зонд, состоящий из жесткого, прочного и острого стержня, изготовленного из материала, который легко очищается и дезинфицируется. Зонд вставляется в центральную часть упакованного продукта; температура груза регистрируется после стабилизации показаний.

II. Замороженные и быстрозамороженные продукты

12. Наразрушающее измерение. Так же, как и в пункте 10.

13. Разрушающее измерение. Зонды для измерения температуры не предназначены для введения в замороженные продукты. Поэтому в продукте, в который вводится зонд, необходимо сделать отверстие. Это отверстие делается с помощью предварительно охлажденного инструмента для проделывания отверстий, который представляет собой остро заточенный металлический инструмент, например пробойник, дрель или коловорот. Диаметр отверстия должен в максимально возможной степени соответствовать диаметру зонда. Глубина введения зонда зависит от типа продукта:

- i) в тех случаях, когда позволяют размеры продукта, зонд вводится на глубину 2,5 см от поверхности продукта;
- ii) в тех случаях, когда вариант i) невозможен из-за размера продукта, зонд вводится на минимальную глубину от поверхности продукта, которая в 3-4 раза превышает диаметр зонда;
- iii) в некоторых продуктах, ввиду их размера или состава, например в овощах, нарезанных в форме кубиков, просверлить отверстие практически невозможно. В этих случаях внутренняя температура упаковки продукта определяется путем введения соответствующего остроконечного зонда в центральную часть упаковки для измерения температуры при непосредственном контакте с продуктом.

После введения зонда температуру следует регистрировать после ее стабилизации.

D. ОБЩИЕ СПЕЦИФИКАЦИИ ИЗМЕРИТЕЛЬНОЙ СИСТЕМЫ

14. Измерительная система (зонд и считывающее устройство), используемая для определения температуры, должна соответствовать следующим спецификациям:

- i) время срабатывания должно быть таким, чтобы через три минуты показания составляли 90% разницы между начальными и конечными показаниями;
- ii) *точность измерения должна составлять $\pm 0,5^{\circ}\text{C}$ в диапазоне температур от -20°C до $+30^{\circ}\text{C}$;
- iii) *точность измерения не должна изменяться более чем на $0,3^{\circ}\text{C}$ в ходе измерения при температуре окружающего воздуха в диапазоне от -20°C до $+30^{\circ}\text{C}$;
- iv) цена деления шкалы инструмента должна составлять $0,1^{\circ}\text{C}$;
- v) *точность инструмента должна проверяться через регулярные промежутки времени;
- vi) система должна иметь непросроченное калибровочное свидетельство, выданное уполномоченным учреждением;
- vii) электрические компоненты системы должны быть влагостойкими с целью исключить негативное воздействие влаги;
- viii) система должна быть прочной и ударостойкой.

E. ДОПУСТИМЫЕ ОТКЛОНЕНИЯ ПРИ ИЗМЕРЕНИИ ТЕМПЕРАТУРЫ

15. При толковании результатов измерения температуры допускаются определенные отклонения:

- i) функциональные - для замороженных и быстрозамороженных продуктов допускается непродолжительное повышение температуры на поверхности продукта до величины, превышающей температуру, указанную в приложении 2, на 3°C ;

- ii) методологические - при неразрушающем измерении максимальная разница между регистрируемой температурой и реально измеряемой температурой продукта, особенно при наличии картонных ящиков с толстыми стенками, может составлять 2°C. Это отклонение не применяется к разрушающему методу измерения температуры.

* Процедура пока не установлена.

Приложение 5

ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ВНЕСЕНИИ ПОПРАВОК

Предложение о внесении поправки в приложение 1 к СПС, представленное МИХ

Добавить в конце подпункта 58 ii) добавления 2 к приложению 1 к СПС следующий текст:

"Если необходимо измерить расход воздуха холодильной установки, то необходимо использовать методы, позволяющие измерить общий расход. В этой связи рекомендуется использовать какой-либо один из существующих в данной области национальных или международных стандартов, в частности: BS 848, ISO 55X, AMCA 210-85, DIN 24 163, NFE 36101, NF X10, 102, DIN 4796".

Предложение о внесении поправки в приложение 1 к СПС, представленное Францией

1. Пункты 1, 2, 3, 4 и 5 приложения 1: новые значения общего коэффициента теплопередачи K , указанные в пунктах 1, 2, 3, 4, 5 приложения 1, после внесения изменения должны быть следующими: " $0,40 \text{ Вт/м}^2\text{К}$
 $0,70 \text{ Вт/м}^2\text{К}$ ".
2. Пункт 49 добавления 2 приложения 1 к СПС: новое заглавие пункта 49 а) после внесения изменения следует читать: "Транспортные средства-ледники, кроме транспортных средств с несъемными эвтектическими плитами".
3. Новый текст первого абзаца пункта 49 b) следует читать: "Проверяется, чтобы при наружной температуре не ниже $+15^\circ\text{C}$ внутренняя температура порожнего транспортного средства могла быть доведена в течение не менее шести часов:".

Приложение 6

ПОПРАВКА К ПРИЛОЖЕНИЮ 1 К СПС, ПРЕДЛОЖЕННАЯ СОЕДИНЕННЫМ КОРОЛЕВСТВОМ

После пункта 5 добавить следующий текст:

"Отступление от положений статьи 5 относится [только] к изотермическим контейнерам, которые по существу аналогичны контейнерам, определенным в стандарте ИСО 1496/II [1992], но необязательно имеют такие же размеры. [Это отступление не распространяется ни на какие другие контейнеры (определенные в Таможенной конвенции, касающейся контейнеров).]".

Приложение 7

ПРОГРАММА РАБОТЫ НА 1993-1997 ГОДЫ

ПОДПРОГРАММА: ПЕРЕВОЗКА СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ

Согласование правил и стандартов, касающихся международных перевозок скоропортящихся пищевых продуктов и их облегчения Очередность: 2

Пояснение:

- a) Выполнение СПС и, в случае необходимости, рассмотрение предложений о внесении в него поправок в целях облегчения международных перевозок скоропортящихся пищевых продуктов.
- b) Рассмотрение предложений по облегчению международных перевозок скоропортящихся пищевых продуктов и, в частности, условий, требуемых для сведения к минимуму потерь при перевозках скоропортящихся пищевых продуктов.
- c) Рассмотрение возможности сбора статистических данных об оборудовании, используемом для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов в условиях регулируемой температуры.
- d) Содействие развитию межправительственного сотрудничества в целях улучшения согласования методов и процедур, относящихся к толкованию СПС, и в первую очередь путем поддержки деятельности Подкомиссии Международного института холода (МИХ) по испытательным станциям.
- e) Изучение вопроса, касающегося разработки предложений по условиям перевозки свежих фруктов и овощей.

Планируемая работа:

- a)
 - i) Рассмотрение предложений о внесении поправок в приложение 1 и приложение 3 к СПС (1993 год);
 - ii) Рассмотрение проекта нового приложения 4, касающегося измерения температуры воздуха в ходе перевозки скоропортящихся пищевых продуктов (1994 год) и нового приложения 5, касающегося процедуры отбора образцов и измерения температуры охлажденных, замороженных и быстрозамороженных скоропортящихся пищевых продуктов во время перевозки (1993 год) в целях последующего включения в него соответствующих технических деталей;
 - iii) Рассмотрение определений и стандартов (в приложении 1) для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов согласно Монреальскому протоколу. (постоянно);
- b)
 - i) Рассмотрение новых предложений, касающихся определения "контейнер" и принятия модульных систем (1994 год);
 - ii) Рассмотрение предложений международной компании "Трансфригорут" по облегчению перевозки скоропортящихся пищевых продуктов (1993 год);

- c) i) Подготовка вопросника для сбора статистических данных и изучение результатов проводимого обследования (1993 год);
 - ii) Анализ собранных статистических данных (постоянно);
 - d) i) Изучение методов испытаний и процедур для утверждения оборудования с несколькими отделениями (1994 год);
 - ii) Совершенствование методов работы Подкомиссии МИХ по испытательным станциям (постоянно);
 - e) Рассмотрение предложений (1994 год).
-