



Экономический  
и Социальный Совет

RESTRICTED

TRANS/WP.11/188  
22 November 1993

RUSSIAN  
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по перевозкам  
скоропортящихся пищевых продуктов

ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ О РАБОТЕ ЕЕ СОРОК ДЕВЯТОЙ СЕССИИ  
(2-5 ноября 1993 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 - 14
а) Информация о состоянии Соглашения .....	12
б) Официально назначаемые компетентными органами Договаривающихся сторон СПС испытательные станции, протоколы испытаний которых могут использоваться для выдачи свидетельств СПС .....	13 - 14
Вступившие в силу поправки к Соглашению о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС)	15 - 21
Предлагаемые поправки к Соглашению о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС) .....	22 - 57
а) Пункт 1 статьи 10 .....	22
б) Пункт 3 приложения 1, пункт 29 добавления 2 к приложению 1 (коэффициент старения) и сноска в добавлении 4 к приложению 1	23 - 31
с) Приложение 3: Выбор транспортных средств и температурные условия, которые должны соблюдаться при перевозке охлажденных пищевых продуктов .....	32 - 34
d) Добавление 1 к приложению 2 к СПС: Контроль температуры воздуха при перевозке быстрозамороженных пищевых продуктов .....	35 - 46
e) Добавление 2 к приложению 2 к СПС: Процедура отбора образцов и измерения температуры охлажденных, замороженных и быстрозамороженных скоропортящихся пищевых продуктов во время перевозки .....	47 - 50
f) Пункты 49 b) и 58 ii) добавления 2 к приложению 1 ....	51 - 53
g) Прочие предложения .....	54 - 57
Определение контейнера для целей СПС .....	58 - 66
Сфера действия СПС .....	67 - 71
Перевозки скоропортящихся пищевых продуктов автомобильным/воздушным транспортом .....	72 - 76
Статистические данные, представляющие интерес для СПС .....	77 - 84
Облегчение перевозок скоропортящихся пищевых продуктов .....	85 - 89

СОДЕРЖАНИЕ (окончание)

	<u>Пункты</u>
Введение модульных систем для перевозок скоропортящихся пищевых продуктов .....	90 и 91
Процессы интеграции в Европе и их возможные последствия для применения Соглашения СПС его участниками .....	92 - 94
Прочие вопросы .....	95 - 106
Программа работы .....	107
Сроки проведения следующей сессии .....	108
Выборы должностных лиц следующей сессии .....	109
Распространение документов .....	110
Утверждение доклада .....	111

Приложения

- Приложение 1 - Приложение 3 к СПС
- Приложение 2 - Приложения 2 и 3 к СПС
- Приложение 3 - Приложение 2 к СПС, добавление 1
- Приложение 4 - Приложение 2 к СПС, добавление 2
- Приложение 5 - Приложение 1 к СПС, пункты 49 b) и 58 ii) добавления 2
- Приложение 6 - Проект резолюции: Улучшение условий движения транспортных средств СПС для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов
- Приложение 7 - Процедура пересмотра СПС
- Приложение 8 - Программа работы
-

#### УЧАСТНИКИ

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

#### УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

2. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня (TRANS/WP.11/187).

#### ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ

3. Г-н М. де КЛИПШЕЛЬ (Бельгия) был избран Председателем, а г-н М. ТАРИ (Франция) - заместителем Председателя.

#### ВЫСТУПЛЕНИЕ ДИРЕКТОРА ОТДЕЛА

4. Директор Отдела транспорта ЕЭК ООН г-н Х. Капел Феррер напомнил, что Соглашение СПС должно решить стоящие перед ним задачи, чтобы соответствовать, с одной стороны, развитию технологии в области производства холодильного оборудования и рефрижераторных перевозок и, с другой стороны, требованиям санитарных норм, норм гигиены и качества пищевых продуктов.

5. Он проинформировал Рабочую группу о принятых в принципе в рамках других соглашений ЕЭК ООН (например, Соглашения 1958 года о конструкции транспортных средств, ДОПОГ) предложениях, направленных на упрощение процедур и сокращения сроков вступления в силу поправок, и предложил Рабочей группе рассмотреть возможность принятия соответствующих предложений для СПС.

#### ОБСУЖДЕНИЕ КОМИТЕТОМ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ ВОПРОСОВ, КАСАЮЩИХСЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ

6. Рабочая группа приняла к сведению те части доклада о работе пятьдесят пятой сессии Комитета по внутреннему транспорту, которые относятся к деятельности Группы (ECE/TRANS/97, пункты 145-149 и ECE/TRANS/97/Add.1).

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

7. Рабочая группа приняла к сведению информацию о деятельности Рабочей группы ЕЭК ООН по разработке стандартов на скоропортящиеся продукты, которую она проводит в области подготовки новых коммерческих стандартов на свежие фрукты и овощи, сухие и сушеные фрукты, мясо (свинные и говяжьи туши, отрубы для розничной торговли).

8. Группа также была проинформирована о сотрудничестве ЕЭК ООН и Комиссии Кодекс алиментариус. Это сотрудничество касается в основном выработки стандартов на свежие фрукты и овощи, однако его сфера может быть распространена на сухие и сушеные фрукты и овощи.

9. Представитель Норвегии изъявил готовность представить Группе документ о деятельности Комиссии Кодекс алиментарииус по вопросам пищевых продуктов в целях согласования соответствующих норм с положениями СПС.

10. Представитель МИХ рассказал о деятельности Института, в частности, в области изолирующих материалов, жидких хладагентов, испытаний в ходе эксплуатации, продаваемых в наборе емкостей и нового оборудования.

11. Он указал, что Подкомиссия по испытательным станциям создала подгруппу, которой поручено изучать методы проведения испытаний вне испытательной станции (в случае их наличия) или рассматривать вопросы, связанные с находящимися в эксплуатации транспортными средствами.

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

**а) Информация о состоянии Соглашения**

12. Рабочая группа была проинформирована о присоединении к СПС новых договаривающихся сторон: Чешской Республики (в порядке правопреемства 2 июня 1993 года), Словакии (в порядке правопреемства 28 мая 1993 года) и Словении (в порядке правопреемства 3 августа 1992 года, со вступлением в силу 8 октября 1991 года).

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

13. Рабочая группа приняла к сведению документ TRANS/WP.11/R.37 и напомнила, что поправки к этому документу должны включать только те испытательные станции, которые могут проводить полные испытания.

14. Она предложила делегациям соответствующих стран уточнить указанные адреса.

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

15. Поправки к пунктам 52, 55, 59 и 60 добавления 2 к приложению 1 к СПС, которые были представлены Германией (С.Н.190.1991. Treaties-2), вступили в силу 18 июля 1993 года (С.Н.100.1993. Treaties-1).

16. Рабочая группа была проинформирована о возражении Италии в отношении пунктов 6, 8, 10 и 18 добавления 2 к приложению 1 к СПС. В результате этого только поправки к пунктам 12 и 27 добавления 2 к приложению 1 к СПС смогли вступить в силу 15 июня 1993 года (см. С.Н.469.1992. Treaties-5).

17. Несколько делегаций согласились с толкованием Соединенного Королевства (TRANS/WP.11/R.46), которое считает, что пункт 27 становится неприменимым, если отклоняются поправки к пунктам 6, 8, 10 и 18.

18. Рабочая группа обратилась к делегации Италии с просьбой снять ее оговорки в отношении поправок к пунктам 6, 8, 10 и 18, поскольку, с одной стороны, Италия могла бы решить проблемы, связанные с пунктами 6 и 10, и, с другой стороны, опасения Италии можно учесть путем внесения поправки в пункты 8 и 18.

19. Эта поправка могла бы иметь следующее содержание:

"Дополнить поправку к существующим пунктам 8 и 18 следующим предложением:

Переходные положения: В течение четырех лет испытательные станции, официально назначенные на дату применения настоящей поправки, могут исправлять с помощью расчетов величину измеренного коэффициента К с учетом средней температуры стенок 20°C".

20. Представитель Италии заявил, что он не уполномочен снимать оговорки своего правительства, однако на основе этого обсуждения и с учетом замечаний, представленных Соединенным Королевством, он зарезервирует свою позицию, исходя из того, что он сможет представить депозитарию новые предложения в соответствии с изменившейся ситуацией.

21. Рабочая группа приняла к сведению, что Франция направила депозитарию пункты 1 и 2 предложения о поправке к приложению 1 к СПС в том виде, в каком они были приняты Группой на ее сорок восьмой сессии (приложение 5 к документу TRANS/WP.11/186).

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

22. После обсуждения этого вопроса Рабочая группа решила исключить его из повестки дня своей следующей сессии.

б) Пункт 3 приложения 1, пункт 29 добавления 2 к приложению 1 (коэффициент старения) и сноска в добавлении 4 к приложению 1

Документы: TRANS/WP.11/186 и Corr.1  
TRANS/WP.11/R.33  
TRANS/WP.11/R.35  
TRANS/WP.11/R.36  
TRANS/WP.11/R.39

23. Предлагаемая поправка к пункту 3 приложения 1 к СПС направлена на изменение последнего предложения этого пункта, в котором указывается, что коэффициент К транспортных средств классов В, С, Е и F не должен превышать 0,4 Вт/м<sup>2</sup>К. В этой поправке предлагается величина, которая не превышает 0,40 Вт/м<sup>2</sup>К для новых транспортных средств и не превышает 0,55 Вт/м<sup>2</sup>К для транспортных средств, срок эксплуатации которых составляет шесть лет и более, при соблюдении определенных условий.

24. Представитель "ТРАНСФРИГОРУТ ИНТЕРНЭШНЛ" напомнил, что в Соглашении СПС определяются характеристики транспортных средств и, в частности, их изотермические свойства без указания того, относятся ли эти характеристики, которые применяются к новым транспортным средствам, также к транспортным средствам, находящимся в эксплуатации. Величина 1,35, принятая для допущения транспортных средств-рефрижераторов, при отдельных испытаниях кузова и оборудования, попутно вводит, с одной стороны, понятие старения и, с другой стороны, принцип, в соответствии с которым коэффициент К нового кузова должен быть меньше предельной величины класса 35% (К≈0,3 для изотермических транспортных средств с усиленной изоляцией).

25. Он подчеркнул, что любое новое транспортное средство допускается к перевозке на шесть лет, если оно успешно прошло испытание в камере или если оно является транспортным средством серийного производства, прототип которого успешно прошел испытание в камере. В то же время любое транспортное средство, находящееся в эксплуатации, вновь допускается к перевозке на шесть лет, если оно успешно проходит испытание в камере, или вновь допускается к перевозке на три года, если после осмотра или возможного упрощенного и недорогостоящего испытания компетентный орган сочтет, что коэффициент К, вероятно, не превышает предельной величины для данного класса.

26. Процедура, применяемая для продления срока допущения транспортного средства, находящегося в эксплуатации, входит в компетенцию и сферу ответственности компетентного органа, однако в этой связи может быть предусмотрено несколько процедур, одна из которых основывается на принятии экспериментального коэффициента старения, определенного статистическими методами.

27. При этом учитываются два требования: качество перевозки и экономический аспект. С точки зрения качества перевозки желательно, чтобы кузов был "хорошо изолирован", что позволяет уменьшить колебания температуры, которые часто превышают в воздухе +4°C. С экономической точки зрения можно также отметить, что стоимость изготовления одного кузова, соответствующего требованиям СПС в течение всего срока эксплуатации, практически не превышает стоимости изготовления кузова, который перестает соответствовать требованиям всего через несколько лет эксплуатации.

28. Представитель "Трансфригорут" также подчеркнул, что если международные правила (Монреальский протокол) требуют отказа от использования R11, то необходимо использовать новые жидкости для пенного наполнения изоляции, однако проблема состоит в том, что неизвестно, каким образом с течением времени будет изменяться состояние изоляции, изготовленной из этих новых пеноматериалов.

29. Он высказал мнение, что с технической точки зрения в настоящее время не следует изменять СПС и, в частности, приложение 1 и что с коммерческой точки зрения было бы неразумно косвенно поощрять использование кузовов, которые более "не соответствуют СПС", поскольку это привело бы к нарушению условий конкуренции, ухудшению качества перевозок и к росту отрицательного воздействия на окружающую среду.

30. В этой связи представитель Франции напомнил, что определения "обычной изоляции" и "усиленной изоляции" содержатся в приложении 1 к СПС, и, кроме того, процедуры продления срока допущения того или иного класса определены в пункте 29 добавления 2 к приложению 1 к СПС.

31. После обмена мнениями по данному вопросу Рабочая группа решила отклонить эту поправку (TRANS/WP.11/186, приложение 1) и оставить на усмотрение каждого компетентного органа определение процедуры проверки соответствия транспортных средств требованиям СПС в ходе выдачи повторных допущений для перевозки.

с) Приложение 3 к СПС

Документы: TRANS/WP.11/186 и Corr.1  
TRANS/WP.11/R.33  
TRANS/WP.11/R.34  
TRANS/WP.11/R.36  
TRANS/WP.11/R.41  
TRANS/WP.11/R.45

32. Предложения Германии, Нидерландов и Франции имеют целью согласовать температуры, указанные в приложении 3 к СПС, и соответствующие температуры, указанные в директивах Сообщества.

33. Представители Соединенного Королевства и АМПС высказались за то, чтобы температуры, указанные в приложении 3 к СПС, не являлись обязательными, а использовались скорее в качестве ориентировочных величин, поскольку указанные температуры не всегда согласуются с национальными предписаниями.

34. Рабочая группа учредила небольшую группу, которая нашла компромиссное решение. Текст этого компромиссного решения был принят (см. приложение 1 к настоящему докладу) и будет направлен депозитарию Германией.

д) Добавление 1 к приложению 2 к СПС

35. Рабочая группа решила включить проекты приложений 4 и 5 к СПС в качестве добавлений 1 и 2 к приложению 2 к СПС.

36. Для оформления ссылок на новые добавления Рабочая группа приняла новый текст, который содержится в приложении 2 к настоящему докладу.

37. Представитель Бельгии, выступая от имени Европейского сообщества и его государств-членов, выразил пожелание, чтобы добавление 1 к приложению 2 к СПС вступило в силу как можно раньше.

38. Он указал, что, для того чтобы не нанести ущерба промышленности различных стран, было бы разумно предусмотреть в рамках этого добавления, которое должно применяться к новым транспортным средствам, переходный период в три года после его вступления в силу для транспортных средств, находящихся в эксплуатации.

39. Представитель Швеции заявила, что у ее страны нет возражений, однако в проекте этого добавления не предусматривается технической нормы, на которую мог бы опереться компетентный орган при выдаче документов о допущении к перевозкам.

40. Представители Германии и Франции проинформировали Группу о том, что их соответствующие страны располагают уже разработанными техническими нормами и что они могут проконсультировать заинтересованные делегации (для Франции: норма AFNOR E 18150, октябрь 1993 года).

41. Представитель "Интерфриго" упомянул, что в правилах Сообщества не предусматривается устройств регистрации температуры для железнодорожных вагонов. Он заявил, что он в принципе не возражает против применения этого положения к железнодорожным перевозкам, однако необходимо заранее определить все требуемые технические нормы и процедуры.



42. Рабочая группа приняла это добавление в том виде, в каком оно приводится в приложении 3 к настоящему докладу, и решила, что оно будет направлено Соединенным Королевством депозитарию, если до 1 мая 1994 года в секретариат не поступит никаких возражений от сторон СПС.

43. Представитель Российской Федерации заявил, что, ввиду наличия некоторых нерешенных технических проблем, и в частности ввиду отсутствия единообразного оборудования, он считает, что этот вопрос требует более углубленного изучения, и поэтому он не может согласиться ни с предписаниями, ни с установленными сроками.

44. Он высказал мнение, что это добавление должно пока иметь характер рекомендации и что оно должно быть рассмотрено, когда это станет технически возможным.

45. Председатель Группы отметил, что, для того чтобы рассеять некоторые сомнения, возникшие в этой связи, предусмотренное измерительное устройство должно быть признано в рамках СПС, если оно допущено к эксплуатации компетентным органом одной из договаривающихся стран.

46. Рабочая группа решила оставить этот вопрос в повестке дня своей следующей сессии.

e) Добавление 2 к приложению 2 к СПС

Документы: TRANS/WP.11/186  
TRANS/WP.11/R.35  
TRANS/WP.11/R.36  
TRANS/WP.11/R.43

47. Представитель Франции в мягкой форме высказал несколько замечаний по тексту проекта добавления 2 к приложению 2 к СПС.

48. Представитель Соединенного Королевства изложил свое предложение, которое касается точности измерительных приборов и точности измерения в различных условиях температуры окружающего воздуха.

49. Рабочая группа решила принять это добавление, которое приводится в приложении 4 к настоящему докладу и которое будет направлено депозитарию Соединенным Королевством.

50. Она предложила делегациям представить замечания относительно документа TRANS/WP.11/R.43 Соединенного Королевства, который будет указан в повестке дня следующей сессии.

f) Пункты 49 b) и 58 ii) добавления 2 к приложению 1 к СПС

51. Рабочая группа приняла поправку к первому абзацу пункта 49 b) в том виде, в каком она приводится в приложении 5 к настоящему докладу.

52. Предлагаемая поправка к пункту 58 ii) была принята и также приводится в приложении 5 к настоящему докладу. В этом предложении, представленном МИХ, рекомендуется использовать существующие стандарты в отношении измерения расхода воздуха холодильной установки.

53. Указанные выше принятые предложения по поправкам к пунктам 49 b) и 58 ii) будут направлены депозитарию Францией.

g) Прочие предложения

54. Представитель Франции пояснил, что заголовок пункта 49 а) добавления 2 к приложению 1 к СПС следует читать "Транспортные средства-ледники, за исключением транспортных средств с установленными эвтектическими аккумуляторами", поскольку процедура испытания транспортных средств-ледников, оснащенных эвтектическими аккумуляторами, вне испытательной станции в СПС не предусмотрена. Следует напомнить, что эти транспортные средства могут эффективно использоваться на дороге только в том случае, если лед полностью восстанавливается в течение периода работы холодильной установки, подсоединяемой к электрической сети во время их стоянки. Образование льда зависит от различных параметров, а также от внешней температуры и продолжительности периода функционирования холодильной установки.

55. Рабочая группа обратилась к МИХ с просьбой определить условия испытаний транспортных средств-ледников, оборудованных эвтектическими аккумуляторами, в рамках его Подкомиссии по испытательным станциям, поскольку, для того чтобы обеспечить воспроизводимость и повторяемость проверок эффективности этих транспортных средств вне испытательной станции, независимо от периода года, следует четко определить процедуру испытаний СПС.

Продление срока допущения транспортных средств СПС, имеющих внешнюю ширину 2,60 м

56. Несколько выступающих указали на необходимость довести до сведения компетентных служб Европейского экономического сообщества, что применение директивы, касающейся внешней полезной ширины транспортных средств СПС в 2,60 м, применяемой только к транспортным средствам классов В, С, Е и F, создает проблему перевода этих транспортных средств в класс А и D, поскольку после шести или девяти лет эксплуатации величина их коэффициента К будет превышать величину  $0,40 \text{ Вт/м}^2 \text{ К}$ , которая требуется для транспортных средств классов В, С, Е и F. В связи с этим необходимо, чтобы службы Сообщества рассмотрели проблему согласования габарита 2,60 м для всех классов допуска транспортных средств.

57. Рабочая группа поручила секретариату напомнить компетентным службам Комиссии Европейского экономического сообщества содержание этой просьбы Группы и обратить ее внимание на одно серьезное обстоятельство: если в ближайшие годы не будет найдено решение в отношении реклассификации кузовов шириной 2,60 м, то придется вывести из эксплуатации тысячи транспортных средств неплохого качества.

ОПРЕДЕЛЕНИЕ КОНТЕЙНЕРА ДЛЯ ЦЕЛЕЙ СПС

58. Представитель Швеции напомнил, что его страна была инициатором предложения, которое было направлено Группе в 1987 году (TRANS/GE.11/128), ввиду того, что некоторые операторы Швеции хотели бы использовать малогабаритные контейнеры для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов.

59. Он подчеркнул, что с тех пор этот вопрос ставится перед Группой на каждой сессии, и, несмотря на многочисленные попытки, Группа не смогла принять определение, которое бы удовлетворило все делегации.

60. Представитель Соединенных Штатов заявил, что он разделяет озабоченность Швеции, однако он высказал пожелание, чтобы в определении термина "контейнер" не проводилось дискриминации в отношении крупногабаритных контейнеров.

61. Представитель Франции отметил, что такое определение можно дать с помощью ссылки на стандарт ИСО 1496-2 путем использования только его технических спецификаций.

62. Представитель Нидерландов указал, что если в определении термина "контейнеры" будет использована ссылка на стандарт ИСО, то нужно будет указать конкретный стандарт ИСО и конкретную дату.

63. Представитель Дании заявил, что он предпочел бы определение контейнера, которое приводится в приложении 6 к документу TRANS/GE.11/186.

64. Представитель Швеции после консультации с другими делегациями разработал следующий текст:

"Исключения, предусмотренные в статье 5 настоящего Соглашения, не применяются к контейнерам меньших размеров, чем те, которые определены в стандарте ИСО 1496-2 (... (дата))".

65. Представитель Италии предложил указать в определении контейнера, что: "любое транспортное средство, если на него не распространяются действующие стандарты ИСО, касающиеся термических характеристик, должно удовлетворять стандартам СПС".

66. Рабочая группа обратилась к делегациям с просьбой направить в секретариат замечания по этому вопросу до начала следующей сессии.

#### СФЕРА ДЕЙСТВИЯ СПС

Документы: TRANS/WP.11/186  
TRANS/WP.11/R.31  
TRANS/WP.11/R.33

67. Представитель Российской Федерации указал на необходимость расширения СПС путем распространения его действия на свежие фрукты и овощи, поскольку они составляют значительную часть скоропортящихся пищевых продуктов. Учитывая условия перевозки в его стране, он считает, что это необходимо для обеспечения качества пищевых продуктов.

68. Представители Германии и Нидерландов заявили, что ввиду большого разнообразия фруктов и овощей, что требует обеспечения очень разных температурных условий, СПС не должно охватывать перевозки фруктов и овощей.

69. Представитель Франции подчеркнул особое значение фактора "влажности" при перевозке скоропортящихся пищевых продуктов.

70. Представитель МИХ проинформировал Группу о том, что его Институт опубликовал справочник, в котором приводятся рекомендуемые условия хранения охлажденных продуктов.

71. Группа решила сохранить этот вопрос в повестке дня своей следующей сессии и выразила надежду, что публикация МИХ может способствовать решению нынешних проблем.

ПЕРЕВОЗКИ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ/ВОЗДУШНЫМ ТРАНСПОРТОМ

72. Представитель МИХ заявил, что Институт поручил рабочей группе рассмотреть этот вопрос и подготовить доклад на эту тему в 1994 году.

73. Представитель Германии представил устную информацию о системе, которая используется компанией воздушных перевозок его страны, и заявил, что позднее он представит документ о развитии этой системы.

74. Представитель Соединенных Штатов указал, что было бы интересно ознакомиться с работой, уже проделанной ИАТА, и обещал представить информацию к следующей сессии Группы.

75. Представитель Франции отметил, что эта проблема связана не только с проблемой изоляции, но и с расхождениями в практических подходах, которые применяются различными компаниями воздушных перевозок.

76. Рабочая группа решила сохранить этот вопрос в повестке дня своей следующей сессии, напомнив, что основной проблемой по-прежнему является проблема применения СПС к авиационным контейнерам в рамках их наземных перевозок.

СТАТИСТИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩИЕ ИНТЕРЕС ДЛЯ СПС

77. Представитель Соединенного Королевства представил от имени своей страны предложение заменить грузоподъемность на внутренний объем в качестве основы для параметров, используемых в экспериментальном вопроснике по оборудованию для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов (TRANS/WP.11/R.44).

78. Секретариат Рабочей группы по статистике транспорта (WP.6) напомнил, что на этот вопросник было получено мало ответов. Кроме того, секретариат выразил опасение по поводу того, что если бы в соответствии с предложением Соединенного Королевства собранные данные основывались не на грузоподъемности, а на внутреннем объеме, то это привело бы к возникновению проблемы международной сопоставимости.

79. Он также обратил внимание Группы на трудности, связанные с использованием данного вопросника в его нынешней редакции, поскольку определить число транспортных средств-рефрижераторов трудно в связи с тем, что зарегистрированные шасси имеют многоцелевое назначение и в этой связи могут использоваться для перевозки как контейнеров-рефрижераторов, так и других грузов.

80. Представитель Франции поинтересовался, не следует ли направить этот вопросник органам, которые выдают свидетельства СПС.

81. Представитель Дании подчеркнул, что такие обследования могут дать ошибочные данные о величине международного парка транспортных средств СПС, поскольку в некоторых странах Соглашение СПС используется в качестве национальных правил.

82. Представитель Соединенного Королевства сообщил, что он пересмотрит свое предложение.

83. Рабочая группа отметила, что она весьма заинтересована в наличии надежных статистических данных о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов.

84. Она просила Рабочую группу по статистике транспорта дополнительно рассмотреть этот вопрос.

#### ОБЛЕГЧЕНИЕ ПЕРЕВОЗОК СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ

85. Представитель "Трансфригорут интернэшнл" представил резолюцию, предложенную его организацией для принятия Рабочей группой.

86. Представители Нидерландов и Франции высказали мнение, что эту резолюцию следует доработать в рамках Группы для того, чтобы учесть все трудности, с которыми сталкиваются перевозчики скоропортящихся пищевых продуктов при пересечении границ.

87. Большинство участников Рабочей группы поддержали это мнение и разработали проект резолюции об улучшении условий движения транспортных средств СПС для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов (см. приложение б).

88. Представитель Германии зарезервировал свою позицию в отношении текста проекта резолюции. Он подчеркнул, что эта резолюция может распространяться только на те скоропортящиеся пищевые продукты, которые охватываются Соглашением СПС, и что ссылка на транспортные средства СПС или на скоропортящиеся пищевые продукты не гарантирует такого ограничения.

89. Рабочая группа обратилась к Комитету по внутреннему транспорту с просьбой принять эту резолюцию.

#### ВВЕДЕНИЕ МОДУЛЬНЫХ СИСТЕМ ДЛЯ ПЕРЕВОЗОК СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ

90. Рабочая группа приняла к сведению результаты всемирного семинара, организованного Европейской экономической комиссией (1-4 сентября 1992 года), в частности резолюцию № 241 об увеличении габаритов грузовых единиц, используемых в комбинированных перевозках, принятую Комитетом по внутреннему транспорту на его пятьдесят пятой сессии (1-5 февраля 1993 года).

91. 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

92. Представитель Европейского сообщества заявил, что его организация признает значение СПС и хотела бы добиться еще большей степени согласования и унификации между этим Соглашением и правилами Сообщества.

93. По его мнению, скорейшее вступление в силу приложения 3 и проектов добавлений к приложению 2 к СПС будет способствовать такой унификации.

94. Представитель Соединенных Штатов поддержал предложение АМПЕС рассмотреть вопрос о том, чтобы Европейское сообщество представляло собой единую договаривающуюся сторону Соглашения СПС.

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

Процедура допущения транспортных средств с несколькими отделениями и температурными режимами

95. Представитель Франции представил документ, разработанный два года назад в сотрудничестве с рядом конструкторов и переводчиков и касающийся процедур испытания и допущения к эксплуатации транспортных средств с несколькими отделениями. Изложенные в этом документе предписания позволили французским компетентным органам допустить к эксплуатации к настоящему времени около 3 000 транспортных средств такого типа.

96. В целях разработки проекта поправки к СПС на основе этого документа Рабочая группа по предложению Франции обратилась к МИХ с просьбой дать техническое заключение по этому вопросу.

97. Этот документ будет представлен Группе в официальном порядке к следующей сессии.

Жидкие хладагенты и кузова, продаваемые в наборе

98. Представитель МИХ поднял вопрос об изменении со временем характеристик жидких хладагентов, а также о допуске к эксплуатации кузовов, продаваемых в наборе (TRANS/WP.11/R.40).

99. Рабочая группа решила включить эти вопросы в качестве отдельных пунктов в повестку дня своей следующей сессии.

100. Что касается кузовов, продаваемых в наборе, то представитель Франции, которого поддержал представитель Соединенных Штатов, выразил мнение, что систематические испытания кузова после его сборки производить не следует, если серийное оборудование уже подвергалось такому испытанию. Это предлагается для того, чтобы не пропускать лишний раз эти кузова через испытательный туннель.

101. Представитель Соединенного Королевства возразил против этой точки зрения.

Транспортные средства, оборудованные шторой из гибких пластин

102. Представитель МИХ проинформировал Группу о том, что в соответствии с заключениями Института транспортные средства, оборудованные шторой из гибких пластин и задней дверью, состоящей из нижней неизолированной створки и верхней створки, шарнирно навешенной на крышу, не являются транспортными средствами СПС.

Процедуры пересмотра СПС

103. Рабочая группа рассмотрела и приняла предложение секретариата поручить ему передать депозитарию проекты поправок, принятые Рабочей группой (см. приложение 7).

104. Что касается этого предложения, а также проекта дополнения 1 к приложению 2 к СПС, то Группа решила, что одна из делегаций может препроводить эти тексты депозитарию, если до 1 мая 1994 года ни одна из сторон не направит в секретариат возражений по этим текстам.

105. Представитель Соединенных Штатов подчеркнул, что предлагаемая поправка к статье 18, представленная в начале настоящей сессии, может иметь серьезные последствия и должна быть серьезно изучена правительством его страны.

106. Представитель Бельгии, выступая от имени Европейского экономического сообщества и его государств-членов, предложил, чтобы Рабочая группа серьезно занялась рассмотрением процедуры внесения поправок в СПС в целях ее обновления и согласования с процедурами внесения поправок в соответствующие международные соглашения, и в частности в ДОПОГ (статья 14).

#### ПРОГРАММА РАБОТЫ НА 1993-1997 ГОДЫ

107. Рабочая группа приняла свою программу работы в том виде, в каком она приводится в приложении к настоящему докладу (приложение 8).

#### СРОКИ ПРОВЕДЕНИЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ

108. Рабочая группа была проинформирована о том, что ее пятидесятая сессия предварительно запланирована на 18-21 октября 1994 года.

#### ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ

109. Рабочая группа избрала г-на де Клиппеля и М. Тари соответственно Председателем и заместителем Председателя следующей сессии.

#### РАСПРОСТРАНЕНИЕ ДОКУМЕНТОВ

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

#### УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА

111. Рабочая группа утвердила доклад о работе своей сорок девятой сессии и приложения к нему.

Приложение 1

"ПРИЛОЖЕНИЕ 3 К СПС

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. Вместе с тем, если температура пищевых продуктов подвергается проверке, то такая проверка проводится в соответствии с процедурой, изложенной в добавлении 2 к приложению 2 к настоящему Соглашению.
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.  | Сырое мясо и крупная дичь<br>(за исключением субпродуктов)   | +7°C   |
| II. | Мясные продукты <u>1/</u> , пастеризованное молоко, свежие молочные продукты (йогурт, кефир, сливки и свежий сыр <u>2/</u> ), готовые пищевые продукты (мясо, рыба, овощи), готовые к употреблению сырые овощи, овощные продукты <u>3/</u> , а также не указанные ниже рыбные продукты <u>1/</u> | +6°C<br>или при температуре, указанной на этикетке или в перевозочных документах |

---

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

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

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



		<u>Максимальная температура</u>
III.	Сырое молоко <u>4/</u> , дичь (кроме крупной дичи), домашняя птица и кролики	+4°C
IV.	Субпродукты	+3°C
V.	Измельченное мясо	+2°C
VI.	Необработанные рыба, моллюски и ракообразные <u>5/</u>	при температуре тающего льда

---

4/ При вывозе молока с ферм для немедленной обработки температура в ходе перевозки может увеличиваться до 10°C.

5/ За исключением живой рыбы, живых моллюсков и живых ракообразных".

Приложение 2

Приложения 2 и 3 к СПС

- 1) Приложение 2 изменить следующим образом:

В конце пункта 1 добавить следующий текст:

"С этой целью оборудование, используемое для перевозки быстрозамороженных пищевых продуктов, за исключением железнодорожного оборудования, оснащается устройством, предусмотренным в добавлении 1 к настоящему приложению. Вместе с тем, если температура пищевых продуктов подвергается проверке, то такая проверка проводится в соответствии с процедурой, изложенной в добавлении 2 к настоящему приложению".

- 2) Приложение 3 изменить следующим образом:

В конце пункта 1 добавить следующую фразу:

"Вместе с тем, если температура пищевых продуктов подвергается проверке, то такая проверка проводится в соответствии с процедурой, изложенной в добавлении 2 к приложению 2 к настоящему Соглашению".

Приложение 3

"Приложение 2 к СПС, добавление 1

КОНТРОЛЬ ТЕМПЕРАТУРЫ ВОЗДУХА ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ  
БЫСТРОЗАМОРОЖЕННЫХ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ

Транспортное средство должно быть оборудовано соответствующим регистрирующим устройством для проверки через частые и регулярные промежутки времени температуры воздуха, в котором находятся замороженные пищевые продукты, предназначенные для использования в пищу.

Измерительные устройства должны быть допущены к эксплуатации компетентными органами страны, в котором зарегистрировано транспортное средство.

Снятые таким образом показания температуры должны датироваться и храниться перевозчиком в течение не менее одного года или дольше в зависимости от характера пищевых продуктов.

Вместе с тем изложенные выше положения применяются к транспортным средствам, находящимся в эксплуатации на дату вступления в силу настоящего добавления 1/, поэтапно в течение трех лет после этой даты.

---

1/ Дата вступления в силу настоящего добавления: ...".

Приложение 4

"ПРИЛОЖЕНИЕ 2 К СПС

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

**А. 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.

**В. 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 холодильной установки);
- центральной части грузовой партии;
- центральной части передней поверхности грузовой партии (т.е. как можно ближе к холодильной установке);
- верхних и нижних углов передней поверхности грузовой партии (т.е. как можно ближе к входному отверстию для возвратного потока воздуха холодильной установки).

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 вводится в центральную часть упакованного продукта; температура груза регистрируется после стабилизации показаний.

##### II. Замороженные и быстрозамороженные продукты

12. Неразрушающее 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, 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 стабилизации показаний.

#### 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, обеспечиваемая системой, должна составлять  $\pm 0,5^{\circ}\text{C}$  в диапазоне температур от  $-20^{\circ}\text{C}$  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  $-20^{\circ}\text{C}$  до  $+30^{\circ}\text{C}$ ;
- iv) цена деления шкалы прибора должна составлять  $0,1^{\circ}\text{C}$ ;
- v) \*точность прибора должна проверяться через регулярные промежутки времени;
- vi) система должна иметь непросроченное калибровочное свидетельство, выданное уполномоченным учреждением;
- vii) электрические компоненты системы должны быть защищены от нежелательных воздействий, связанных с конденсацией влаги;
- viii) система должна быть прочной и ударостойкой.

#### E. ДОПУСТИМЫЕ ОТКЛОНЕНИЯ ПРИ ИЗМЕРЕНИИ ТЕМПЕРАТУРЫ

15. При толковании результатов измерения температуры допускаются определенные отклонения:

---

\* Процедура будет разработана позднее".

- 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.

Приложение 5

ПРИЛОЖЕНИЕ 1 К СПС

1. Новый текст первого абзаца пункта 49 b) добавления 2 к приложению 1 к СПС необходимо сформулировать следующим образом:

"Проверяется, чтобы при наружной температуре не ниже +15°C внутренняя температура транспортного средства без груза, доведенная предварительно до внешней температуры, могла быть доведена в течение не более шести часов: ..."

2. 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 стандартов, а именно:

848, ISO 5801, AMCA 210-85, DIN 24163, NFE 36101, NF X10.102, DIN 4796".



Приложение 6

Проект резолюции

Улучшение условий движения транспортных средств СПС для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов

предложен Рабочей группой по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов Комитету по внутреннему транспорту

Комитет по внутреннему транспорту,

напоминая об абсолютной необходимости максимального сокращения задержек в перевозках скоропортящихся пищевых продуктов с целью как можно более эффективного сохранения их первоначальных качеств, и в частности их санитарных характеристик,

выражая беспокойство в связи с неизбежным загрязнением окружающей среды и отрицательным воздействием шума, производимого транспортными средствами во время их стоянки,

учитывая ограниченную автономность холодильных аппаратов,

просит правительства принять все необходимые меры для облегчения пересечения границ и, в более общем плане, для улучшения условий движения транспортных средств СПС в ходе перевозки скоропортящихся пищевых продуктов.

Приложение 7

Процедура пересмотра СПС

Введение

1. Процедуры внесения поправок в некоторые соглашения и конвенции ЕЭК ООН и в приложения к ним зачастую приводят к задержкам, обусловленным значительными периодами времени между принятием проекта поправки соответствующей рабочей группой и ее вступлением в силу.

2. В целях сокращения таких задержек была предложена и в принципе одобрена более простая и более оперативная процедура внесения поправок в некоторые из этих соглашений и конвенций (ДОПОГ, Соглашение о конструкции транспортных средств 1958 года), которая предусматривает, что Генеральный секретарь, не ожидая предложений от одной из договаривающихся сторон, может препровождать поправки, одобренные рабочей группой, непосредственно договаривающимся сторонам.

Предложение

3. В соответствии с предложениями, принятыми в отношении других соглашений, в пункт 1 статьи 18 СПС предлагается добавить следующий текст:

"Генеральный секретарь также может предлагать поправки к настоящему Соглашению или к приложениям к нему, которые были направлены ему Рабочей группой по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии".

Приложение 8

Программа работы

ПОДПРОГРАММА 02.9: ПЕРЕВОЗКА СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ

02.9.1 Согласование правил и стандартов, касающихся международных перевозок скоропортящихся пищевых продуктов и облегчения транспортных операций

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 более эффективного согласования методов и процедур, относящихся к толкованию СПС, главным образом путем поддержки деятельности Подкомиссии Международного института холода (МИХ) по испытательным станциям.
- e) Изучение вопроса о разработке предложений об условиях перевозки свежих фруктов и овощей.

Планируемая работа:

- a)
  - i) Рассмотрение предложений о внесении поправок в приложения к СПС (1994 год);
  - ii) Рассмотрение нового добавления, касающегося измерения температуры воздуха в ходе перевозки быстрозамороженных пищевых продуктов (1995 год), и добавления, касающегося процедуры отбора образцов и измерения температуры охлажденных, замороженных и быстрозамороженных скоропортящихся пищевых продуктов во время перевозки, в целях последующего включения в него соответствующих технических деталей (1994 год);
  - iii) Рассмотрение определений и стандартов (в приложении 1) для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов с учетом Монреальского протокола (постоянно);
  - iv) Рассмотрение вопроса об утверждении кузовов, продаваемых в наборе (1995 год);

- b)
  - i) Рассмотрение новых предложений, касающихся определения термина "контейнер" и принятия модульных систем (1995 год);
  - ii) Рассмотрение предложений компании "Трансфригорут интернэшнл" по облегчению перевозки скоропортящихся пищевых продуктов (1994 год);
- c)
  - i) Подготовка вопросника для сбора статистических данных и изучение результатов проводимого обследования (1994 год);
  - ii) Анализ собранных статистических данных (постоянно);
- d)
  - i) Изучение методов испытаний и процедур допущения в эксплуатации оборудования с несколькими отделениями (1995 год);
  - ii) Совершенствование методов работы Подкомиссии МИХ по испытательным станциям (постоянно);
- e) Рассмотрение предложений об условиях перевозки свежих фруктов и овощей (1995 год).

-----