



Экономический  
и Социальный Совет

RESTRICTED

TRANS/WP.11/178  
10 December 1988

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по перевозкам  
скоропортящихся пищевых продуктов

ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ О РАБОТЕ ЕЕ СОРОК ЧЕТВЕРТОЙ СЕССИИ  
(17-20 октября 1988 года)

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>
Участие .....	1
Принятие повестки дня .....	2
Выборы президиума .....	3
Обсуждение Комитетом по внутреннему транспорту вопросов, касающихся деятельности Рабочей группы .....	4

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) .....	5 - 15
а) Информация о статусе Соглашения .....	5 - 13
б) Официально назначаемые компетентными органами Договаривающихся сторон СПС испытательные станции, протоколы испытаний которых могут использоваться для выдачи свидетельств СПС .....	14 и 15
Вступившие в силу поправки к Соглашению о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС).	16 - 22
Предлагаемые поправки к СПС .....	23 - 44
а) Пункт 1 статьи 10 .....	23 - 29
б) Пункт 1 приложения 1; пункты 1 и 4 добавления 1 к приложению 1; пункты 1, 41, 51-59 добавления 2 к приложению 1 .....	30 - 32
с) Пункт 27 добавления 2 к приложению 1 .....	33 - 39
д) Пункт 29 добавления 2 к приложению 1 .....	40 - 44
Пригодность тонкостенных транспортных средств для перевозки замороженных пищевых продуктов .....	45 - 47
Определение контейнера в целях СПС .....	48 - 54
Приложение 2 .....	55 - 61
Приложение 3 .....	62 - 64
Вводные предложения к приложениям 2 и 3 .....	65 - 70
Введение модульных систем для перевозок скоропортящихся пищевых продуктов .....	71 - 79
Облегчение перевозок скоропортящихся пищевых продуктов .....	80 - 88
Рассмотрение некоторых изменений формулировки новых протоколов испытаний .....	89 и 90
Программа работы .....	91 - 95

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
Прочие вопросы .....	96 - 102
a) Пункты 1 и 4 добавления 1 к приложению 1 .....	96 - 98
b) Сроки проведения следующей сессии .....	99 - 101
c) Распространение документов .....	102
Дань уважения г-ну Стрессеру и г-ну Ланджееру .....	103 - 105
Принятие доклада .....	106
Приложение 1: Поправка к СПС относительно толщины боковых стенок, предложенная Францией, Швецией и Соединенным Королевством	
Приложение 2: Проект текста приложения 2 к СПС	
Приложение 3: Проект текста приложения 3 к СПС	
Приложение 4: Поправка относительно некоторых изменений формулировки новых протоколов испытаний, предложенная Францией и Соединенным Королевством	
Приложение 5: Программа работы на 1989-1993 годы.	



## УЧАСТИЕ

1. Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов провела свою сорок четвертую сессию 17-20 октября 1988 года. В работе сессии приняли участие представители следующих государств - членов ЕЭК: Бельгии, Германской Демократической Республики, Федеративной Республики Германии, Греции, Дании, Ирландии, Испании, Италии, Канады, Нидерландов, Норвегии, Польши, Португалии, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Союза Советских Социалистических Республик, Финляндии, Франции, Швейцарии и Швеции. Из межправительственных организаций был представлен Международный институт холода (МИХ). Были также представлены следующие неправительственные организации: Международная торговая палата (МТП), Ассоциация молочной промышленности Европейского сообщества (АМПЕС), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международное железнодорожное общество холодильных перевозок (ИНТЕРФРИГО), Международная компания "Трансфригорут".

## ПРИНЯТИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

2. Предварительная повестка дня (TRANS/WP.11/1) была принята со следующими дополнительными пунктами: "Габариты транспортных средств для международных перевозок скоропортящихся пищевых продуктов", "Облегчение перевозок скоропортящихся пищевых продуктов" и "Рассмотрение некоторых изменений формулировки новых протоколов испытаний".

## ВЫБОРЫ ПРЕЗИДИУМА

3. Председателем был избран г-н М. де КЛИППЕЛЬ (Бельгия).

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

4. Рабочая группа приняла к сведению результаты обсуждения на сорок девятой сессии Комитета по внутреннему транспорту, касающиеся деятельности Группы экспертов по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов (GE.11), которая в настоящее время переименована в Рабочую группу по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов (WP.11) (ECE/TRANS/72, пункты 235-242, и добавление 1).

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

а) Информация о статусе Соглашения

5. Рабочая группа приняла к сведению, что к настоящему времени Договаривающимися сторонами Соглашения стали следующие государства: Австрия, Бельгия, Болгария, Германская Демократическая Республика, Федеративная Республика Германии, Дания, Испания, Италия, Люксембург, Марокко, Нидерланды, Норвегия, Польша, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Союз Советских Социалистических Республик, Финляндия, Франция, Чехословакия, Швеция и Югославия.

6. Участники сессии также приняли к сведению, что документы о присоединении к СПС или о его ратификации были переданы на хранение Венгрией, Ирландией и Португалией. В отношении этих стран СПС вступит в силу соответственно 4 декабря 1988 года, 21 марта и 15 августа 1989 года.
7. В настоящее время Греция осуществляет правовые процедуры присоединения к СПС.
8. Представитель Соединенных Штатов заявил, что Соединенные Штаты считают, что в соответствии с четкой формулировкой статьи 10 Соглашения и на основании истории переговоров любая Договаривающаяся сторона Соглашения может сделать заявление в соответствии с пунктом 1 этой статьи. В этой связи Соединенные Штаты считают, что возражения Италии и Франции, а также их заявления о том, что для них не будет возникать обязательств на основании этого Соглашения во взаимоотношениях с Соединенными Штатами, являются необоснованными и вызывают сожаление. Соединенные Штаты сохраняют свои права в этой области и предлагают другим Сторонам продолжать принимать меры по решению этого вопроса в духе сотрудничества. В Соглашении не имеется какого-либо положения, препятствующего стране - члену ЕЭК присоединиться к нему. Кроме того, в СПС не содержится положения, в соответствии с которым Договаривающиеся стороны могут заявить, что они не будут иметь обязательств на основании Соглашения. В этой связи нынешняя позиция Италии и Франции не соответствует их международным правовым обязательствам по отношению к правительству Соединенных Штатов.
9. Представители Франции и Италии вновь высказались против присоединения Соединенных Штатов Америки к СПС ввиду заявления этой страны о том, что в соответствии со статьей 10 Соглашение не применяется к перевозкам по всем ее территориям, расположенным за пределами Европы.
10. Обе делегации подчеркнули, что присоединение Соединенных Штатов Америки противоречит духу СПС и ставит основополагающий вопрос взаимовыгодного характера Соглашения. Что касается европейских стран, то присоединение Соединенных Штатов ставит их в неравные конкурентные условия, которые могут еще более обостриться, если к СПС присоединятся другие неевропейские государства. Кроме того, эта привилегия может распространиться и на другие неевропейские государства, которые пожелают присоединиться к СПС и которые сделают аналогичную оговорку.
11. Делегации Франции и Италии выразили свою обеспокоенность этой ситуацией, которая оказывает негативное влияние на деятельность Рабочей группы.
12. Поэтому они подчеркнули необходимость поиска такого решения, которое, не ставя под сомнение присоединение Соединенных Штатов Америки, позволило бы предотвратить присоединение к Соглашению других неевропейских государств на привилегированных условиях, которые допускаются в соответствии с нынешней формулировкой статьи 10.
13. Рабочая группа решила продолжить обсуждение этого вопроса при рассмотрении пункта б а) повестки дня: поправка к пункту 1 статьи 10.



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

14. Рабочая группа приняла к сведению, что секретариат выпустил пересмотренный перечень официально назначаемых компетентными органами стран, являющихся Договаривающимися сторонами СПС, испытательных станций, протоколы испытания которых будут, следовательно, действительны для выдачи свидетельств СПС (TRANS/GE.11/R.76/Rev.1).

15. В ходе сессии ряд делегаций представили исправления к документу TRANS/GE.11/R.76/Rev.1, которые будут изданы в качестве добавления к нему.

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 приняла к сведению, что предложенные правительством Франции поправки (продление срока действия свидетельств о соответствии) к пункту 2 добавления 1 к приложению 1 Соглашения (уведомление депозитария С.Н.155.1986, TREATIES-5 от 26 августа 1986 года) вступили в силу 27 мая 1988 года (уведомление депозитария С.Н.297.1987, TREATIES-7 от 15 декабря 1987 года).

17. Рабочая группа отметила, что поправка, предложенная совместно Францией и Соединенным Королевством (раздельное испытание кузова и холодильного оборудования), к пункту 1 приложения 1, пункту 2 с) iii) добавления 1 к приложению 1, пунктам 1, 41 и 51-59 добавления 2 к приложению 1 и образцу протокола испытаний № 10 (уведомление депозитария С.Н.199.1987.TREATIES-5 от 5 октября 1987 года), как предполагается, вступит в силу 6 июля 1989 года.

18. Рабочая группа напомнила, что на своей сорок третьей сессии прежняя Группа экспертов приняла изменения редакционного характера, которые касаются некоторых новых образцов протоколов испытаний, включенных в приложение 1 к СПС в соответствии с уведомлениями депозитария С.Н.280.1985.TREATIES-5 от 11 ноября 1985 года и С.Н.146.1987.TREATIES-4 от 12 августа 1987 года, и которые приводятся в документе E/ECE/810-E/ECE/TRANS/563/Amend.1/Rev.1 (TRANS/GE.11/33, пункты 18, 19 и приложение 2).

19. Группа экспертов решила, что к данным поправкам должны применяться положения пункта 8 статьи 18 СПС, которыми предусматривается, что положения и добавления к Соглашению могут быть изменены по соглашению между компетентными органами всех Договаривающихся сторон.

20. Группа экспертов решила предложить Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций как депозитарию СПС установить 1 июля 1988 года в качестве даты вступления в силу предлагаемых изменений. Если секретариат не сможет получить согласия всех Договаривающихся сторон относительно данных изменений к этой дате, то дата вступления в силу, которая будет предложена Генеральному секретарю, может переноситься секретариатом по его решению ежемесячно, но во всех случаях с учетом необходимости завершить данную процедуру по возможности в кратчайшие сроки.

21. В соответствии с решением Группы экспертов секретариат испросил согласие компетентных органов тех Договаривающихся сторон, которые не были представлены на сорок третьей сессии (TRANS/GE.11/33, пункты 20-24). К настоящему времени о своем согласии сообщили все Договаривающиеся стороны, за исключением Австрии, Марокко и Югославии.

22. Рабочая группа обратилась к секретариату с просьбой сделать все возможное для получения согласия от этих трех стран, с тем чтобы поправки могли вступить в силу в ближайшее время.

#### ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ПОПРАВКИ К СПС

##### а) Пункт 1 статьи 10

23. Рабочая группа приняла к сведению, что правительство Италии представило секретариату предложение об изменении пункта 1 статьи 10 путем включения после слова "каждое" к перед словом "государство" слова "европейское" (TRANS/WP.11/R.5).

24. Впоследствии правительство Италии направило депозитарию Соглашения официальное предложение по внесению поправки в пункт 1 статьи 10 (уведомление депозитария C.N.121.1988, TREATIES-3 от 30 июня 1988 года).

25. На основании пункта 2 а) статьи 18 СПС правительство Соединенных Штатов внесло возражение по этому предложению.

26. После краткого обсуждения Рабочая группа решила поручить рассмотрение этого вопроса небольшой группе экспертов, которая соберется в ходе сессии для рассмотрения возможной поправки к этой статье.

27. Председатель небольшой группы проинформировал Рабочую группу о результатах обсуждения этого вопроса. По мнению некоторых делегаций, статью 10 было бы целесообразно изменить. Они предложили включить в конце пункта 1 статьи 10 следующую формулировку:

"Устанавливается, что начиная с ... положения настоящего пункта будут применяться только в отношении тех Договаривающихся сторон, которые согласны применять настоящее Соглашение на большей части своей территории".

28. Небольшая группа пришла к выводу о том, что странам необходимо дать правовое заключение по предложенной формулировке и ее последствиям. Они пожелали, чтобы Рабочая группа рассмотрела вопрос о том, следует ли тем не менее обращаться к правительствам с просьбой изложить свою точку зрения по проекту.

29. Рабочая группа решила передать проект на рассмотрение правительствам своих стран и направить полученные замечания секретариату до 1 марта 1989 года. В этом случае секретариат мог бы распространить эти замечания до начала следующей сессии Рабочей группы.



- b) Пункт 1 приложения 1; пункты 1 и 4 добавления 1 приложения 1;  
пункты 1, 41, 51-59 добавления 2 к приложению 1

30. Рабочая группа приняла к сведению документ TRANS/WP.11/R.1, представленный правительством Нидерландов.

31. Внося на обсуждение этот документ, представитель Нидерландов заявил, что его правительство готово принять это предложение в том виде, в котором оно представлено депозитарию Соглашения. Однако, по его мнению, исследование соответствующих проблем следует продолжить на следующем совещании инженеров по испытательным станциям в рамках МИХ на основе результатов испытаний, проведенных в ряде европейских стран.

32. Рабочая группа обратилась к МИХ с просьбой представить доклад о ходе работы над этим исследованием на следующей сессии Рабочей группы.

- c) Пункт 27 добавления 2 к приложению 1

33. Было отмечено, что на своей последней сессии прежняя Группа экспертов рассмотрела предложение Франции изучить возможность повышения точности измерения коэффициента К, установленной в пункте 27 добавления 2 к приложению 1, с  $\pm 10$  до  $\pm 5\%$  и решила отложить обсуждение этого вопроса до завершения МИХ исследования в этой области.

34. Представитель МИХ сообщил Рабочей группе, что на своем совещании в мае Подкомиссия инженеров МИХ по испытательным станциям пришла к следующим выводам:

"точность измерения коэффициента К может быть повышена до  $\pm 5\%$  при условии принятия следующих процедур:

1. Точность измерения температуры
  - 1.1 Погрешность при измерении средней внутренней температуры не должна превышать  $0,2^{\circ}\text{C}$ .
  - 1.2 Погрешность при измерении средней наружной температуры не должна превышать  $0,2^{\circ}\text{C}$ .
2. Точность измерения мощности  
Ошибка в измерении мощности должна быть менее 1%.
3. Точность измерения поверхности кузова  
Погрешность не должна превышать 1%.
4. Максимальная погрешность при определении коэффициента К, определенная в пункте а), следовательно, составляет  $\pm 4\%$ .
5. При постоянных условиях другие погрешности, например колебания или изменения температуры, могут быть увеличены до  $\pm 5\%$ ".

35. Ряд делегаций выразили мнение, что повышение точности измерения коэффициента  $K$  с  $\pm 10$  до  $\pm 5\%$  может быть приемлемым для испытаний методом обогрева.

36. Было выражено мнение, что в целях выдачи свидетельств главным образом следует использовать метод обогрева, а при исследованиях - метод охлаждения.

37. Однако Рабочая группа решила, что до принятия окончательного решения по этому вопросу необходимо провести контрольные испытания в масштабах Европы.

38. Было решено, что проведение контрольных испытаний в масштабах Европы будет координироваться МИХ. Представители Франции, Федеративной Республики Германии, Нидерландов, Испании и Соединенного Королевства изъявили желание принять участие в этой работе.

39. Рабочая группа предложила МИХ представить к следующей сессии Рабочей группы доклад о результатах контрольных испытаний в Европе.

d) Пункт 29 добавления 2 к приложению 1

40. Рабочая группа приняла к сведению, что проблема старения изотермических транспортных средств еще изучается Подкомиссией инженеров МИХ по испытательным станциям и комиссиями Д-2 и Д-3.

41. Участники пришли к выводу, что для проведения испытаний по определению точных величин изменения коэффициента  $K$  во времени и для соблюдения необходимой осторожности требуется некоторое время, и поэтому в ближайшем будущем от МИХ нельзя ожидать получения каких-либо результатов.

42. Делегация Соединенного Королевства выразила сомнения относительно возможности получения точных фиксированных величин.

43. В заключение председатель отметил, что Рабочей группе следует продолжить рассмотрение этого вопроса на основе информации, которая будет представлена МИХ и, по возможности, национальными лабораториями.

44. Представитель Соединенных Штатов Америки сообщил Рабочей группе, что несколько лабораторий, заводов-изготовителей и фирм-перевозчиков его страны планируют провести в течение последующих пяти лет исследование в области старения изотермических транспортных средств.

ПРИГОДНОСТЬ ТОНКОСТЕННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ЗАМОРОЖЕННЫХ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ

45. Рабочая группа была проинформирована о том, что Совет Европейского экономического сообщества утвердил директиву, в соответствии с которой рефрижераторный кузов толстостенных транспортных средств-рефрижераторов может иметь максимальную ширину 2,6 м. В этой директиве "толстостенные транспортные средства-рефрижераторы" определяются как "любое транспортное средство, стационарная или съемная верхняя часть конструкции которого специально оборудована для перевозки пищевых продуктов при контролируемой температуре в соответствии с классами В, С, Е и F Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах,

предназначенных для этих перевозок (СПС) от 1 сентября 1970 года, и толщина каждой боковой стенки которого, включая термоизоляцию, составляет не менее 45 мм".

46. Ознакомившись с предложением Италии (TRANS/WP.11/R.3/Add.1) по внесению поправки в предложение делегаций Франции и Соединенного Королевства, содержащееся в приложении 3 к документу TRANS/GE.11/33, и приняв его к сведению, Рабочая группа приняла поправку к пункту 1 приложения 1 к СПС, текст которой приведен в приложении 1 к настоящему докладу.

47. Делегация Швеции выразила готовность предложить эту поправку депозитарию в соответствии со статьей 18 СПС.

#### ОПРЕДЕЛЕНИЕ КОНТЕЙНЕРА В ЦЕЛЯХ СПС

48. Рабочая группа продолжила обсуждение этого вопроса на основе документов TRANS/GE.11/R.128, TRANS/WP.11/R.4 и Add.1-3.

49. Представитель Швеции вновь подтвердил заинтересованность его правительства в определении термина "контейнер" в целях СПС, подчеркнув проблему международных перевозок малогабаритных контейнеров.

50. Что касается свидетельства, то Рабочая группа пришла к выводу, что в случае малогабаритных контейнеров представляется целесообразным, чтобы фотокопия свидетельства находилась на транспортном средстве, используемом для перевозки таких контейнеров, что косвенно подразумевается в положениях СПС.

51. Что касается проблемы маркировки таких малогабаритных контейнеров, то участники пришли к выводу, что для решения этой проблемы можно использовать табличку СПС.

52. Тем не менее Рабочая группа допустила существование проблем в связи с международной перевозкой малогабаритных контейнеров объемом менее 1 м<sup>3</sup>. Однако она выразила некоторое сомнение относительно того, следует ли включать в СПС определение малогабаритного контейнера в целях СПС с указанием конкретных размеров.

53. Она решила рассмотреть эту проблему на своей следующей сессии с учетом определения термического контейнера ИСО (ИСО 1496/2).

54. Представитель Швеции выразил готовность представить секретариату документ по этому вопросу, в котором будут также учтены замечания, сделанные делегациями в ходе настоящей сессии.

#### ПРИЛОЖЕНИЕ 2

55. На своей последней сессии прежняя Группа экспертов пришла к заключению, что по приложению 2 к СПС было в целом достигнуто единство взглядов, хотя по-прежнему имелся ряд оговорок, касающихся главным образом сноски 1/ к тексту, который содержится в приложении 4 к ее докладу (TRANS/GE.11/33).

56. Рабочая группа подробно обсудила предлагаемое приложение 2 и решила исключить из его текста сноску 1/.

57. Однако она сочла необходимым отдельно изучить проблему измерения температуры пищевых продуктов в ходе перевозки.

58. В этой связи Рабочая группа решила включить в повестку дня своей следующей сессии вопрос, касающийся этой проблемы, и обратилась к правительствам и заинтересованным международным организациям с просьбой представить свои замечания и предложения в секретариат не позднее 1 марта 1989 года, с тем чтобы их можно было перевести и распространить своевременно до начала следующей сессии.

59. Она также предложила правительствам включить в свои делегации экспертов по продуктам питания, имеющих опыт в области измерения температуры замороженных пищевых продуктов, с тем чтобы Рабочая группа могла провести плодотворное обсуждение.

60. Принятый текст приложения 2 с внесенными поправками приводится в приложении 2 к настоящему докладу.

61. Делегация Соединенного Королевства согласилась направить эту поправку депозитарию Соглашения в соответствии со статьей 18 СПС.

#### ПРИЛОЖЕНИЕ 3

62. Рабочая группа приступила ко второму чтению проекта текста приложения 3 к СПС, содержащегося в приложении 5 к документу TRANS/GE.11/33, с учетом также замечаний, представленных в секретариат к настоящему моменту правительствами и заинтересованными международными организациями.

63. После продолжительного обсуждения она одобрила в принципе проект текста приложения 3 к СПС, который приводится в приложении 3 к настоящему докладу.

64. Рабочая группа обратилась к правительствам и заинтересованным международным организациям с просьбой представить свои замечания по проекту текста к концу марта 1989 года для рассмотрения на следующей сессии Рабочей группы.

#### ВВОДНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ К ПРИЛОЖЕНИЯМ 2 И 3

65. Представители Дании, Федеративной Республики Германии, Нидерландов, СССР и Швеции, ссылаясь на пункт 2 вводных предложений к приложениям 2 и 3, отметили, что, по их мнению, выражение "во время перевозки" подразумевает, что рефрижераторное транспортное средство не должно открываться в ходе перевозки скоропортящихся пищевых продуктов.

66. Представитель Швеции внес на обсуждение вопрос относительно измерения температуры в ходе перевозки скоропортящихся пищевых продуктов, а также относительно ее контроля.

67. По его мнению, Рабочая группа могла бы рассмотреть проблему ответственности за измерение температуры в ходе перевозки и при этом он выразил мысль о разделении этой ответственности между продавцом, перевозчиком и покупателем продуктов.



68. Он отметил, что эта проблема также тесно связана с разграничением значения понятий "должной практики перевозок" и "минимальных требований".

69. Ряд делегаций выразили мнение о необходимости проведения дальнейшего исследования возможностей измерения и контроля температуры воздуха внутри рефрижераторного транспортного средства, с тем чтобы транспортное средство при перевозке не открывалось.

70. Рабочая группа обратилась к МИХ с просьбой продолжить это предварительное обсуждение в Группе, созванной МИХ с целью выработки предложения по вопросу, упомянутому выше в пункте 59, измерения температуры.

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

71. Рабочая группа приняла к сведению информацию о деятельности ИСО в области физического распределения грузов, содержащуюся в документе TRANS/WP.11/R.6.

72. Представитель международной компании "Трансфригорут" сообщил, что многие страны и ИСО в настоящее время рассматривают вопрос о приведении размеров транспортных цепей в соответствие друг с другом, а также с их инфраструктурой.

73. В этой связи, по его мнению:

- 1) Автомобильный транспорт следует рассматривать в качестве основного вида для согласования на других видах транспорта.
- 2) Согласование размеров на различных видах транспорта следует проводить на основе нагрузок, а не габаритов транспортных средств.
- 3) Согласование размеров в транспортных цепях, основанное на нагрузке, может привести к возникновению проблем в области перевозок скоропортящихся пищевых продуктов, для которых требуется специальное оборудование, занимающее дополнительное пространство.

74. Исходя из вышесказанного, он предложил, чтобы при конструировании рефрижераторных транспортных средств исходили из допущения, что нагрузка составляет 33 поддона, размеры каждого из которых составляют 800 x 1 200 мм.

75. Представитель МСАТ поддержал это предложение, поскольку оно позволит использовать конструкцию полуприцепов длиной 16,5 м, пригодную для модульной системы, основанной на поддонах размером 800 x 1 200 мм.

76. Представитель Нидерландов полностью согласился с указанным выше пунктом 73, однако высказал критические замечания в отношении пункта 74, который, по его мнению, свидетельствует об отсутствии согласования между международной компанией "Трансфригорут" и ИСО. Он заявил, что ИСО ясно указала на модуль размером 1 000 x 1 200 мм как на более предпочтительную грузовую единицу, и что длина груза в 16 м (32 единицы размером 1 000 x 1 200 мм) соответствует также существующим модулям для грузовых воздушных перевозок. Он считает важным шагом ведущуюся в Соединенных Штатах Америки разработку 53-футовых (16,165 м) контейнеров. Однако 54-футовые (16,470 м) контейнеры соответствуют полуприцепам длиной 16,5 м, упомянутым выше в пункте 75.

77. Представитель Италии высказался против формулировки, содержащейся в пункте 73.

78. Рабочая группа пришла к выводу, что разработка стандартов должна проводиться с учетом работы ИСО.

79. Рабочая группа выразила мнение, что габариты транспортных средств для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов должны быть приведены в соответствие с принятыми на международном уровне стандартами на модульные системы по согласованию со вспомогательными органами Комитета по внутреннему транспорту.

#### ОБЛЕГЧЕНИЕ ПЕРЕВОЗОК СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ

80. Было вновь отмечено, что этот пункт был включен в повестку дня по просьбе представителя международной компании "Трансфригорут".

81. Внося на обсуждение свое предложение, представитель международной компании "Трансфригорут" отметил, что целью рассмотрения этого вопроса является разработка системы, которая позволит сократить чрезмерные задержки на границах стран при проведении компетентными органами санитарного, фитосанитарного и ветеринарного контроля, а также контроля качества.

82. Он напомнил, что ряд документов по этим проблемам были обсуждены различными вспомогательными органами Комитета по внутреннему транспорту на основе документов TRANS/GE.30/R.150, TRANS/WP.30/R.11, TRANS/GE.24/R.87 и TRANS/R.163.

83. Он предложил включить этот вопрос в повестку дня следующей сессии Рабочей группы и провести обсуждение на основе документа TRANS/R.163. Он также высказал пожелание, чтобы правительства изложили свою точку зрения по этому документу.

84. В этой связи была упомянута Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах ЕЭК (ECE/TRANS/55), которая направлена на облегчение перевозок грузов через границы, включая скоропортящиеся продукты.

85. Ряд делегаций в целом поддержали предложение обсудить этот вопрос. Однако они выразили мнение о необходимости установления тесного сотрудничества с другими вспомогательными органами Комитета по внутреннему транспорту, например WP.24 и WP.30.

86. После краткого обсуждения Рабочая группа решила включить этот вопрос в повестку дня своей следующей сессии.

87. Она обратилась к правительствам и заинтересованным международным организациям с просьбой представить свои замечания и предложения по последующим мерам к 1 марта 1989 года.

88. Эти документы, дополненные запиской секретариата, касающейся результатов обсуждения вопроса об облегчении перевозок различными вспомогательными органами Комитета по внутреннему транспорту, будут представлены на следующей сессии Рабочей группы для принятия последующих мер.



РАССМОТРЕНИЕ НЕКОТОРЫХ ИЗМЕНЕНИЙ ФОРМУЛИРОВКИ НОВЫХ ПРОТОКОЛОВ ИСПЫТАНИЙ

89. Рабочая группа приняла к сведению предложенную Францией и Соединенным Королевством поправку, которая приводится в приложении 4 к настоящему докладу.

90. Рабочая группа обратилась к правительствам с просьбой представить свои возможные замечания в секретариат к 1 марта 1989 года. Впоследствии делегация Франции могла бы направить официальное предложение по поправке депозитарию СПС, если это будет сочтено необходимым с учетом этих замечаний.

ПРОГРАММА РАБОТЫ

91. В ходе рассмотрения этого пункта представитель Соединенных Штатов внес на обсуждение вопрос относительно возможности включения в программу работы пункта, касающегося исследования влияния единого рынка в рамках Европейского экономического сообщества на применение СПС между странами - членами Сообщества, а также между странами - членами Сообщества и другими государствами.

92. По мнению представителя Нидерландов, включать такой вопрос было бы преждевременно.

93. Однако он выразил мнение, что на данном этапе Рабочей группе можно было бы представить информацию о ходе развития процесса интеграции в Европе.

94. Рабочая группа приняла решение обратиться к соответствующим международным организациям, т.е. ЕЭС и СЭВ, с просьбой представить такую информацию.

95. Рабочая группа приняла свою программу работы на 1989-1993 годы, которая приводится в приложении 5 к настоящему докладу.

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

a) Пункты 1 и 4 добавления 1 к приложению 1

96. Представитель Соединенного Королевства напомнил, что в сообщении, полученном Генеральным секретарем 15 октября 1986 года (уведомление депозитария С.Н.243.1986, TREATIES-6 от 4 декабря 1986 года), его правительство высказалось против предложенных Францией поправок к приложению 1 Соглашения (уведомление депозитария С.Н.66.1985, TREATIES-2 от 30 июля 1985 года), включающих, в частности, поправки к пунктам 1 и 4 добавления 1 к приложению 1.

97. Он сообщил Рабочей группе, что в последующий период условия сложились таким образом, что это предложение может быть выполнено его страной.

98. Рабочая группа обратилась к представителям Соединенного Королевства и Франции с просьбой подготовить новое предложение по поправке в этой области и представить его секретариату с целью рассмотрения на следующей сессии.

b) Сроки проведения следующей сессии

99. Рабочая группа была проинформирована о том, что с учетом решения ЕЭК (Е/ЕСЕ/1150/Rev.1 и ЕСЕ/АС.17/4) ее сорок пятая сессия предварительного запланирована на 11-13 сентября 1989 года.

100. По мнению Рабочей группы, трехдневной ежегодной сессии будет недостаточно для проведения ее работы по обновлению СПС, в котором должен находить отражение быстрый технологический рост. Поэтому она решительно выступила за продление ежегодной сессии до четырех дней и обратилась к Комитету по внутреннему транспорту с просьбой утвердить сроки проведения сессии Рабочей группы в 1989 году с 11 по 14 сентября.

101. Рабочая группа пришла к заключению, что крайне важное значение для ее работы будет иметь возможность получения документов заблаговременно до начала ее сессии.

с) Распространение документов

102. Рабочая группа сочла нецелесообразным продлевать одногодичный период, в течение которого документы, представленные на настоящей сессии, подлежат ограниченному распространению.

ДАТЬ УВАЖЕНИЯ Г-НУ СТРЕССЕРУ И Г-НУ ЛАНДХЕЕРУ

103. Председатель проинформировал Рабочую группу о том, что г-н Ф. Стрессер, начальник секции по вопросам упрощения процедур Отдела транспорта, уходит в отставку. Он сказал, что г-н Стрессер приступил к работе в Европейской экономической комиссии в 1970 году и с тех пор, за исключением непродолжительного перерыва, он работал в этом органе. Благодаря своей квалификации и опыту он блестяще ориентировался во всех проблемах, связанных с внутренним транспортом, и поэтому внес выдающийся вклад в дело развития СПС, а также в дело облегчения перевозок скоропортящихся пищевых продуктов в Европе в целом.

104. От имени Рабочей группы председатель поблагодарил г-на Стрессера за его приверженность своему делу, компетентность, а также за те достижения, которых удалось добиться под его руководством, и пожелал ему всего наилучшего.

105. Затем председатель проинформировал участников об уходе в отставку г-на Ландхеера, отметив его ценный вклад в работу Рабочей группы. Он сказал, что Рабочей группе также будет не хватать его доброжелательности и опыта, и пожелал ему долгих и счастливых лет жизни.

ПРИНЯТИЕ ДОКЛАДА

106. Рабочая группа приняла доклад о работе своей сорок четвертой сессии и приложения к нему.

Приложение 1

ПОПРАВКА К СПС ОТНОСИТЕЛЬНО ТОЛЩИНЫ БОКОВЫХ СТЕНОК, ПРЕДЛОЖЕННАЯ  
ФРАНЦИЕЙ, ШВЕЦИЕЙ И СОЕДИНЕННЫМ КОРОЛЕВСТВОМ

"Приложение 1

Третий абзац пункта 1 следует читать:

IR: изотермическое транспортное средство с усиленной изоляцией,  
характеризуемое:

коэффициентом  $K$ , который равен или не превышает  $0,4 \text{ Вт/м}^2\text{К}$ ;

толщиной стенок не менее 45 мм в случае транспортных средств, имеющих  
ширину более 2,5 м.

Однако это второе условие не применяется к транспортным средствам,  
сконструированным до даты вступления в силу этой поправки и изготовленным до  
ее наступления или в период продолжительностью три года после наступления этой  
даты".

Приложение 2

ПРОЕКТ ТЕКСТА ПРИЛОЖЕНИЯ 2 К СПС

"Приложение 2

ВЫБОР ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ТЕМПЕРАТУРНЫЕ УСЛОВИЯ, КОТОРЫЕ  
ДОЛЖНЫ СОБЛЮДАТЬСЯ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ БЫСТРО(ГЛУБОКО)ЗАМОРОЖЕННЫХ  
И ЗАМОРОЖЕННЫХ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ

1. Транспортные средства для перевозки следующих быстро(глубоко)замороженных и замороженных пищевых продуктов должны выбираться и использоваться таким образом, чтобы самая высокая температура в любой точке груза во время перевозки не превышала указанной величины.

2. В этой связи температура пищевых продуктов в любой точке груза в ходе погрузки перевозки и/или разгрузки не должна превышать указанной величины.

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 данного приложения и Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах.

4. В ходе некоторых операций, как размораживание испарителя транспортного средства - рефрижератора, допускается непродолжительное увеличение температуры на поверхности пищевых продуктов, не превышающее соответствующей величины более чем на 3°C в какой-либо части груза, например вблизи испарителя.

Мороженое .....	-20°C
Замороженные или быстро(глубоко)замороженные рыба, рыбные продукты, моллюски, ракообразные и все прочие быстро(глубоко)замороженные пищевые продукты .....	-18°C
Все замороженные пищевые продукты (за исключением масла) .....	-12°C
Масло .....	-10°C

Упомянутые ниже глубокозамороженные и замороженные пищевые продукты,  
подлежащие немедленной дальнейшей переработке в пункте назначения <sup>1/</sup>:

- Масло
- Концентрированный фруктовый сок

<sup>1/</sup> Постепенное повышение температуры в ходе перевозки перечисленных глубокозамороженных и замороженных пищевых продуктов, предназначенных для немедленной дальнейшей переработки в пункте назначения, допускается, если после прибытия в пункт назначения их температура не превышает величины, определенной отправителем и указанной в договоре перевозки. Эта температура не должна превышать максимальной величины, допустимой для того же пищевого продукта при замораживании и указанной в приложении 3. В транспортном документе должно указываться название пищевого продукта, а также тот факт, что он является глубокозамороженным или замороженным и что он предназначен для немедленной дальнейшей переработки в пункте назначения. Такая перевозка должна осуществляться транспортными средствами, допущенными на основании СПС, без использования термического оборудования для повышения температуры пищевых продуктов".

Приложение 3

## ПРОЕКТ ТЕКСТА ПРИЛОЖЕНИЯ 3 К СПС

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

1. Транспортные средства для перевозки следующих 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. В этой связи температура пищевых продуктов в любой точке груза в ходе погрузки, перевозки и разгрузки не должна превышать указанной величины.
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 данного приложения и Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах."
- [4. Охлажденные пищевые продукты не должны перевозиться вместе с замороженными или глубоководными замороженными пищевыми продуктами без термоизоляции.]

Максимальная  
температура

Мясо (за исключением субпродуктов, измельченного и мелкорубленного мяса) .....	+7°C
Субпродукты 1/, измельченное и мелкорубленное мясо, готовые продукты (мясо, рыба, овощи) [и готовые к употреблению сырые овощи и овощные продукты] .....	+3°C
Сырое молоко 1/, б/, с/, дичь, домашняя птица и кролики...	+4°C 2/
Мясные продукты 2/, пастеризованное молоко 1/, свежие молочные продукты 1/, а/, 3/ (йогурт, кефир, сливки и свежий сыр)	при температуре, указанной на этикетке, но не выше +6°C
Масло .....	+10°C
Нерасфасованная рыба, моллюски и неочищенные ракообразные в панцире 4/ .....	должны всегда перевозиться в тающем льду
Расфасованная рыба, моллюски и очищенные ракообразные	[+2°C] а/
<u>Перечисленные ниже пищевые продукты, предназначенные для немедленной переработки в пункте назначения 5/;</u>	
Масло .....	+14°C б/



Примечания

1/ В принципе продолжительность перевозки не должна превышать [48] b/ часов.

2/ За исключением продуктов в стабилизированном состоянии, достигнутом путем соления, копчения, сушки или стерилизации.

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

4/ За исключением продуктов в стабилизированном состоянии, достигнутом путем соления, копчения, сушки или стерилизации, а также живой рыбы, моллюсков и ракообразных.

5/ При перевозке вышеперечисленных продуктов, предназначенных для немедленной переработки в пункте назначения, допускается постепенное повышение температуры при условии, что в пункте назначения температура не будет превышать указанных отправителем величин. В транспортном документе должно указываться, что продукт находится в охлажденном состоянии, наименование продукта и что он предназначен для немедленной переработки в пункте назначения, а также максимально допустимая температура при перевозке.

a/ Представители Норвегии, Ирландии и Нидерландов сделали оговорку.

b/ Представитель Италии сделал оговорку, касающуюся продолжительности перевозки.

c/ Представитель Италии сделал оговорку, касающуюся температуры."



Приложение 4

ПОПРАВКА ОТНОСИТЕЛЬНО НЕКОТОРЫХ ИЗМЕНЕНИЙ ФОРМУЛИРОВКИ НОВЫХ ПРОТОКОЛОВ ИСПЫТАНИЙ, ПРЕДЛОЖЕННАЯ ФРАНЦИЕЙ И СОЕДИНЕННЫМ КОРОЛЕВСТВОМ.

См. документ E/ECE/810-E/ECE/TRANS/563/Amend.1/Rev.1

1. Образец протокола испытания № 1 В:

Исключить строку: "Средняя поверхность каждого отсека:

$$S_n = \sqrt{S_{in} \cdot S_{en}} \dots \dots \dots \text{м}^2$$

2. Образец протокола испытания № 2 В:

В пункте b) формулу заменить следующей формулировкой:

$$\theta_i = \frac{\sum S_{in} \cdot \theta_{in}}{\sum S_{in}} \dots \dots \dots \text{ }^\circ\text{C} \dots \dots \dots \pm\text{K}$$

3. Во всех протоколах испытаний по определению эффективности термических приспособлений (транспортных средств-ледников, рефрижераторов и отапливаемых транспортных средств) включить в образец протокола испытания № 1 А после строки "Дополнительные приспособления б/..." следующую строку:

"Коэффициент K = ..... Вт/м<sup>2</sup>К"

4. Образец протокола испытания № 5:

После строки "Привод: электрический/термический/гидравлический 1/

включить строку "Описание..."

После строки "Исправитель..." включить строку

"Двигатель: Марка ... тип ...

Мощность ... кВт ... при ... об/мин."

Приложение 5

ПРОГРАММА РАБОТЫ НА 1989-1993 ГОДЫ ДЛЯ ПРЕДСТАВЛЕНИЯ  
КОМИТЕТУ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

0.9.4 ТРАНСПОРТНЫЕ ОПЕРАЦИИ

0.9.4.6 Согласование правил и стандартов, касающихся международных перевозок скоропортящихся пищевых продуктов, и облегчение транспортных операций

Пояснение: Для облегчения международных перевозок скоропортящихся пищевых продуктов Комитет будет по мере необходимости рассматривать отдельные проблемы, касающиеся, в частности, следующих вопросов:

- a) Применение Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), и при необходимости внесение в него изменений.
- b) Разработка и применение резолюций по различным вопросам, касающимся перевозок скоропортящихся пищевых продуктов.
- c) Рассмотрение соответствующих исследований по данному вопросу, проведенных другими международными организациями.
- d) Рассмотрение предложений, направленных на облегчение международных перевозок скоропортящихся пищевых продуктов, включая выбор рациональных условий перевозки скоропортящихся пищевых продуктов, обеспечивающих минимальные потери во время перевозки.
- e) Изучение возможности сбора статистических данных об оборудовании, используемом для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов при регулируемой температуре.
- f) Изучение методов более тесного сотрудничества с международными организациями, в частности Международной организацией по стандартизации (ИСО), Европейским экономическим сообществом (ЕЭС) и Европейским центром стандартов (ЕЦС), а также соответствующих мер со стороны правительств по достижению этой цели.
- g) Разработка рекомендации для правительств по более широкому участию в международных проектах с целью усилить работу по согласованию методов и процедур, относящихся к толкованию СПС, в особенности путем поддержки деятельности Подкомиссии инженеров МИХ по испытательным станциям, которую она проводит в области компаративных испытаний.

Выполненная работа: Рассмотрены поправки к СПС и подготовлены проекты резолюций.

Предстоящая работа: Изучение Рабочей группой по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов возникающих проблем, включая оценку пригодности тонкостенных транспортных средств для перевозки быстро(глубоко)замороженных пищевых продуктов и рассмотрение вопросов, связанных с облегчением международных перевозок скоропортящихся пищевых продуктов, при необходимости совместно с Рабочей группой по стандартизации скоропортящихся пищевых продуктов и Рабочей группой по таможенным вопросам, связанным с транспортом, с целью внесения возможных поправок в СПС и соответствующие резолюции.

Продолжительность: Постоянно.

---

