



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.11/210
15 November 2004

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по перевозкам
скоропортящихся пищевых продуктов

ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ О РАБОТЕ
ЕЕ ШЕСТИДЕСЯТОЙ СЕССИИ
(2-5 ноября 2004 года)

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>
УЧАСТНИКИ	1
УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ.....	2
ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ.....	3
ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОРГАНОВ ЕЭК, ПРЕДСТАВЛЯЮЩАЯ ИНТЕРЕС ДЛЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ	4 - 6
а) Комитет по внутреннему транспорту.....	4
б) Рабочая группа по сельскохозяйственным стандартам качества	5 и 6

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ДРУГИХ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ, ЗАНИМАЮЩИХСЯ ВОПРОСАМИ, КОТОРЫЕ ПРЕДСТАВЛЯЮТ ИНТЕРЕС ДЛЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ	7 - 12
a) Международный институт холода	7 - 11
b) Международная федерация "Трансфигорут интернэшнл"	12
ПРИМЕНЕНИЕ СОГЛАШЕНИЯ О МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ И О СПЕЦИАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ ДЛЯ ЭТИХ ПЕРЕВОЗОК (СПС)	13 - 25
a) Информация о положении в связи с применением Соглашения.....	13 и 14
b) Официально назначаемые компетентными органами стран - участниц СПС испытательные станции, протоколы испытаний которых могут использоваться для выдачи свидетельств СПС	15 и 16
c) Обмен информацией между Сторонами в соответствии со статьей 6 СПС	17 - 25
ВСТУПИВШИЕ В СИЛУ ПОПРАВКИ К СОГЛАШЕНИЮ О МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ И О СПЕЦИАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ ДЛЯ ЭТИХ ПЕРЕВОЗОК (СПС)	26 и 27
ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ПОПРАВКИ К СОГЛАШЕНИЮ О МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ И О СПЕЦИАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ ДЛЯ ЭТИХ ПЕРЕВОЗОК (СПС)	28 - 54
a) Пункт 2 с), добавление 1, приложение 1.....	28 - 32
b) Добавление 1 к приложению 1 к СПС	33 - 36
c) Добавление 2 к приложению 1к СПС	37 - 52
d) Добавления 1 и 2, приложение 2	53 и 54

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
ПРОЦЕДУРЫ ДОПУЩЕНИЯ МНОГОКАМЕРНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ С РАЗНЫМИ ТЕМПЕРАТУРНЫМИ РЕЖИМАМИ	55 - 57
ПЕРЕСМОТР ПРИЛОЖЕНИЯ 1 К СПС	58 и 59
СПРАВОЧНИК СПС	60 - 64
ОБЛЕГЧЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ.....	65
СФЕРА ДЕЙСТВИЯ СПС	66
КОМПЛЕКТЫ КУЗОВОВ.....	67 - 75
ХЛАДАГЕНТЫ И ПЕНООБРАЗОВАТЕЛИ	76
СООТВЕТСТВИЕ МЕЖДУ СПС И ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВОМ СООБЩЕСТВА	77 и 78
ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ.....	79 - 85
ПРОГРАММА РАБОТЫ НА 2004-2008 ГОДЫ.....	86 - 90
СРОКИ ПРОВЕДЕНИЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ.....	91
ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ	92
УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА	93

* * * * *

Приложение 1:	Вопросник об обмене информацией между Договаривающимися сторонами в соответствии со статьей 6 СПС	стр.
Приложение 2:	Принятые тексты.....	стр.
Приложение 3:	Пункт 49 b) добавления 2, приложения 1 к СПС	стр.
Приложение 4:	Программа работы на	стр.

* * * * *

УЧАСТНИКИ

1. В работе сессии приняли участие следующие государства - члены ЕЭК ООН: Бельгия, Венгрия, Германия, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Литва, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Российская Федерация, Румыния, Словакия, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Финляндия, Франция, Чешская Республика и Швеция. В ее работе участвовали также следующая межправительственная организация: Международный институт холода (МИХ), и следующие неправительственные организации: Координационный комитет по производству автомобильных кузовов и прицепов (ККПКП) и международная федерация "Трансфигрут интернэшнл" (ТИ).

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

2. Предварительная повестка дня была утверждена (TRANS/WP.11/209 и TRANS/WP.11/2004/11).

ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ

3. Рабочая группа избрала г-на М. Эйлсо (Дания) и г-на Б. Шремппа (Германия) соответственно Председателем и заместителем Председателя нынешней сессии.

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОРГАНОВ ЕЭК, ПРЕДСТАВЛЯЮЩАЯ ИНТЕРЕС ДЛЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ

а) Комитет по внутреннему транспорту

Документ: ECE/TRANS/156

4. Рабочая группа была проинформирована о том, что Комитет по внутреннему транспорту утвердил доклад Рабочей группы о работе ее пятьдесят девятой сессии.

б) Рабочая группа по сельскохозяйственным стандартам качества (WP.7)

5. Рабочая группа была проинформирована о выходе новой публикации Рабочей группы по сельскохозяйственным стандартам качества (TRADE/WP.7), касающейся стандарта ЕЭК ООН на говяжьих туши и отрубы (ECE/TRADE/326).

6. С разработанными этой Группой стандартами на мясо можно ознакомиться в Интернете по адресу: <http://www.unece.org/trade/agr/standard/meat/meat.htm>, а со стандартами на свежие фрукты и овощи - по адресу: http://www.unece.org/trade/agr/standard/fresh/fresh_e.htm.

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ДРУГИХ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ, ЗАНИМАЮЩИХСЯ ВОПРОСАМИ, КОТОРЫЕ ПРЕДСТАВЛЯЮТ ИНТЕРЕС ДЛЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ

а) Международный институт холода (МИХ)

Документ: TRANS/WP.11/2004/10 (МИХ)

7. Представитель МИХ проинформировал рабочую группу об итогах обсуждения, состоявшегося в рамках совещания подкомиссии D2 по испытательным станциям, которое было проведено в Тарту (Эстония) в мае 2004 года.

8. Документ МИХ будет обсужден в рамках соответствующих пунктов повестки дня.

9. Что касается пункта 2 этого документа, посвященного коэффициентам безопасности и значению коэффициента К, то после продолжительной дискуссии выяснилось, что существует два различных подхода к толкованию предельных значений $0,4 \text{ Вт/м}^2 \cdot \text{К}$ и $0,7 \text{ Вт/м}^2 \cdot \text{К}$.

10. Большинство делегаций сочли, что эти предельные значения должны касаться только нового оборудования, а возобновление допущения для уже находящихся в эксплуатации транспортных средств должно регулироваться пунктами 29 и 49 добавления 2 к приложению 1 к СПС.

11. Представитель Португалии передал неофициальный документ, свидетельствующий о старении кузовов, и отметил, что дальнейшее использование транспортных средств после в среднем их шестилетней эксплуатации не является рентабельным.

б) Международная федерация "Трансфригорут интернэшнл"

12. Представитель "Трансфригорут интернэшнл" выразил надежду на то, что Договаривающимся сторонам удастся согласовать свои варианты толкования СПС для недопущения использования операторами возможностей других стран, в которых предусмотрены менее жесткие нормы контроля и меры безопасности.

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

а) Информация о положении в связи с применением Соглашения

13. На настоящий момент Договаривающимися сторонами Соглашения являются следующие государства: Австрия, Азербайджан, Беларусь, Бельгия, Болгария, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Венгрия, Германия, Греция, Грузия, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Казахстан, Латвия, Литва, Люксембург, Марокко, Монако, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Российская Федерация, Румыния, Сербия и Черногория, Словакия, Словения, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Узбекистан, Финляндия, Франция, Хорватия, Чешская Республика, Швеция, Эстония.

14. Швейцария подписала Соглашение, но пока не ратифицировала его.

б) Официально назначаемые компетентными органами стран - участниц СПС испытательные станции, протоколы испытаний которых могут использоваться для выдачи свидетельств СПС

Документ: TRANS/WP.11/2003/2/Rev.1

15. Рабочая группа была проинформирована об изменении адресов компетентных органов и испытательных станций.

16. Рабочая группа приняла к сведению документ TRANS/WP.11/2003/2/Rev.1 и обратилась к Договаривающимся сторонам с просьбой передать дополнительные сведения о компетентных органах, выдающих свидетельства о соответствии, и об официально признанных испытательных станциях, а также сообщить адреса органов, с которыми можно связаться в случае возникновения любых проблем, с тем чтобы обновить этот документ.

с) Обмен информацией между Сторонами в соответствии со статьей 6 СПС

Документ: TRANS/WP.11/2004/6 (Соединенное Королевство)

17. Рабочая группа приняла к сведению представленную Соединенным Королевством информацию о жестком контроле за соблюдением стандартов на пищевые продукты

в каждом звене продуктовой цепи с конфискацией пищевых продуктов и наложением больших штрафов на перевозчиков в случае несоблюдения ими установленных требований. Кроме того, некоторые операторы из Соединенного Королевства используют СПС как стандарт качества при покупке оборудования, но делают это исключительно в добровольном порядке.

18. Представитель Польши указал, что из 2 711 транспортных средств СПС, подвергшихся проверке в Польше в период с июня 2003 года по июнь 2004 года, 128 транспортных средств не соответствовали предписаниям Соглашения СПС.
19. Рабочая группа решила сохранить этот вопрос в повестке дня и просила компетентные органы до 1 мая 2005 года передать в секретариат свои ответы на этот вопросник (см. приложение 1 к докладу).
20. Она выразила обеспокоенность в связи с информацией о подделке свидетельств СПС.
21. Представитель Германии указал, что его страна изучает вопрос о средствах, препятствующих подделке документов и табличек СПС.
22. Представитель Франции заявил, что наилучшим средством для этого могло бы быть занесение в Интернет перечня всех транспортных средств, в отношении которых выданы свидетельства СПС.
23. Было решено включить вопрос о недопущении подделок документов в отдельный пункт повестки дня следующей сессии.
24. Представитель Франции счел, что для ограничения затрат заводов-изготовителей и перевозчиков, связанных с проведением осмотров, крайне необходимо обеспечить согласование соответствующих аспектов, которое могло бы способствовать взаимному признанию осмотров, проводящихся компетентными органами или их представителями.
25. Он предложил учредить неофициальную рабочую группу, которая представит WP.11 доклад и мандат которой будет состоять в определении критериев согласования порядка выдачи свидетельств СПС при условии соблюдения определенных требований во многих странах на основе глобального или индивидуального осмотра транспортных средств.

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

26. Депозитарий распространил проекты поправок к добавлению 2 к приложению 1 к СПС, принятые Рабочей группой в ходе ее прошлой сессии (см. С.N.1535.2003.TREATIES-7) (TRANS/WP.11/208, пункт 37 и приложение 2). Они вступят в силу 19 декабря 2004 года (см. С.N.646.2004.TREATIES-1).

27. Депозитарий распространил проекты поправок к добавлениям 2 и 4 к приложению 1 и поправок к приложению 3 к СПС, принятые Рабочей группой в ходе ее пятьдесят восьмой сессии (TRANS/WP.11/206, пункты 36 и 48 и приложения 2 и 3) (см. С.N.228.2003.TREATIES-2). Они вступят в силу 12 декабря 2004 года (см. С.N.616.2004.TREATIES-1).

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

а) Пункт 2 с), добавление 1, приложение 1

Документ: TRANS/WP.11.2004/8 (Франция)

28. Представитель Франции предложил уточнить правила о допускаемых отклонениях при наличии встроенных элементов в протоколах испытаний таким образом, чтобы подобная практика не давала повода для нарушений и не приводила к отклонениям, ставящим под угрозу санитарную безопасность перевозимых пищевых продуктов.

29. Он счел, что встроенные элементы, не создающие значительных термических мостиков, в тех случаях, когда толщина изоляционного материала этих встроенных элементов достаточна и их количество несущественно, не приводят к заметному увеличению коэффициента К.

30. Некоторые ораторы отметили полезность этого предложения, ценность которого состоит в том, что оно легализует нынешнюю практику использования встроенных элементов.

31. Рабочая группа приняла это предложение с некоторыми редакционными изменениями.

32. Она решила воспроизвести его в новом подпункте d) пункта 2 и поручила секретариату передать его депозитарию (см. приложение 2).

в) Добавление 1 к приложению 1 к СПС

Пункт 4, добавление 1, приложение 1

Документы: TRANS/WP.11/2004/5 (Дания), INF.4 (Нидерланды)

33. На своей прошлой сессии Рабочая группа просила Председателя разработать документ относительно толкования пункта 4 добавления 1 к приложению 1 (см. TRANS/WP.11/208, пункт 72).

34. После прочтения нынешней формулировки может показаться, что свидетельство СПС или табличка-свидетельство, которая может прилагаться, должны использоваться только в случае эксплуатируемых транспортных средств, передаваемых в другую страну и перевозящих в то же время пищевые продукты (...*при перевозке*...).

35. Для устранения этой двусмысленности Председатель предлагает вместо формулировки "зарегистрировано и поставлено на учет" использовать формулировку "зарегистрировано или поставлено на учет", как это сделано в тексте на французском языке ("immatriculé ou enregistré). С целью разъяснения данного аспекта Председатель (г-н М. Эйлсо) предлагает изменить текст этого пункта. В первом пункте, где содержится эта формулировка, предлагается, как и во многих других случаях, использовать фразу "зарегистрировано или поставлено на учет" вместо "зарегистрировано и поставлено на учет".

36. Рабочая группа приняла предложение, содержащееся в документе TRANS/WP.11/2004/5, с некоторыми редакционными изменениями и поручила секретариату передать его депозитарию (см. приложение 2).

с) Добавление 2, приложение 1 к СПС

Пункт 29 с)

Документы: TRANS/WP.11/2004/1 (Испания), TRANS/WP.11/2004/8 (Франция)

37. Представители Испании и Франции отметили, что следует устранить двусмысленность в существующем положении о периодичности осмотров транспортных

средств СПС с учетом того, что визуальные осмотры, проводимые экспертом, назначаемым компетентным органом, не являются приемлемыми, например для объективной оценки старения изоляции транспортного средства после его многолетней эксплуатации.

38. Они сочли, что старение транспортного средства по истечении определенного срока эксплуатации довольно непредсказуемо и что требуется другой контроль, помимо визуального, который должен охватывать все составные элементы транспортных средств (кузов и установку).

39. Представитель "Трансфригорут интернэшнл" счел, что представленный проект изменений является нереальным и может повлечь за собой пагубные последствия как экономического, так и экологического характера.

40. Он отметил, что темпы старения транспортных средств СПС точно не известны, поскольку все зависит от условий эксплуатации транспортного средства, и что он против введения конкретных предельных сроков эксплуатации этих транспортных средств.

41. Представители Испании и Франции изменили формулировку последнего пункта предложения, содержащегося в документе TRANS/WP.11/2004/1, следующим образом:

"Однако если компетентный орган требует этого, то вместо прохождения контроля изотермических свойств на официальной испытательной станции транспортные средства, упомянутые в двух указанных выше случаях, могут проходить специальный контроль, проводимый экспертом, который на основе критериев, установленных в пункте 29 а), может предоставить им двухлетний срок, по окончании которого транспортное средство должно во всех случаях соответствовать требованиям контроля изотермических свойств".

42. Они отметили, что через два года после принятия предлагаемой меры она может быть пересмотрена Рабочей группой на основе полученных технических результатов.

43. К этим двум странам была обращена просьба изменить формулировку их предложения к следующей сессии, сделав в каждом случае ссылку на соответствующие положения СПС.

Пункт 49 b), добавление 2, приложение 1

Документ: TRANS/WP.11/2004/9 (Германия)

44. Представитель Германии подчеркнул, что холодопроизводительность транспортной холодильной установки и, следовательно, время охлаждения зависят от наружной

температуры и что следует дополнить нынешний текст, который ограничен предписаниями о том, что наружная температура в ходе испытания должна быть не ниже 15°C, а внутренняя температура для данного класса должна достигаться в течение периода продолжительностью не более 6 часов.

45. Он предложил использовать подробную таблицу с указанием средних наружных температур, соответствующих классам А, В и С, с тем чтобы исключить возможность получения различных результатов по одному и тому же транспортному средству и, следовательно, применения неодинаковой классификации с различными наружными температурами.

46. Одни делегации одобрили принцип, приведенный в этом предложении, другие же отметили, что им необходимо более продолжительное время для оценки его экономических последствий, в частности для парка эксплуатируемых транспортных средств.

47. Представитель Германии просил незамедлительно принять решение, тем более что данная тема не является новой и эксперты должны были ею заниматься на протяжении трех лет.

48. К представителям Германии и Франции была обращена просьба изменить формулировку предлагаемого текста с учетом вынесенных замечаний, увязать ее с процедурой, описанной в документе TRANS/WP.11/2003/6, и представить подробную информацию о режимах работы, связанных с числовыми данными, приведенными в таблице.

49. Рабочая группа провела голосование по принципу, предусмотренному в предложении Германии, измененном Францией, причем никто не высказался против принятия этого принципа.

50. Было также проведено голосование по вопросу об окончательном принятии этого предложения: четыре голоса - против (Дания, Нидерланды, Польша и Соединенное Королевство) при девяти воздержавшихся (Ирландия, Латвия, Норвегия, Российская Федерация, Румыния, Словакия, Финляндия, Чешская Республика и Швеция).

51. Рабочая группа решила сохранить этот вопрос в повестке дня и просила МИХ, который уже принял предложение, представленное Германией, как можно скорее довести до сведения Группы итоги его будущей сессии по этому вопросу.

52. Она также просила участников передать их замечания, касающиеся пересмотренного предложения (см. приложение 3), представителям Германии и Франции, с тем чтобы на ее следующей сессии можно было принять окончательное решение.

d) Добавления 1 и 2, приложение 2

Документы: TRANS/WP.11/2004/7, INF.3 (Соединенное Королевство);
TRANS/WP.11/2004/10 (МИХ), INF.6 (Нидерланды)

53. Представитель Соединенного Королевства заявил, что после включения добавления 1 в приложение 2 в 1996 году Европейский комитет по стандартизации (ЕКС) разработал и утвердил следующие нормы:

- EN 13485:2001: *Термометры для измерения температуры воздуха и продуктов в процессе перевозки, складирования и доставки охлажденных, замороженных, глубокозамороженных, быстрозамороженных пищевых продуктов и мороженого и*
- EN 13486:2001: *Датчики температуры и термометры, используемые в процессе перевозки, складирования и доставки охлажденных, замороженных, глубокозамороженных, быстрозамороженных пищевых продуктов и мороженого.*

54. Он сообщил Группе, что Европейская комиссия разработала проект новой директивы для изменения и замены директивы 92/1/ЕС и что он решил снять свое предложение для представления его на следующей сессии в сопровождении более подробных разъяснений.

ПРОЦЕДУРЫ ДОПУЩЕНИЯ МНОГОКАМЕРНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ С РАЗНЫМИ ТЕМПЕРАТУРНЫМИ РЕЖИМАМИ

55. Рабочая группа была проинформирована о том, что на испытательной станции TÜV (Мюнхен) продолжают испытания с целью выработки процедур испытания холодильных установок с разными температурными режимами.

56. Представители Франции и ККПКП выразили пожелание принять участие в разработке этих процедур испытания.

57. Рабочая группа включила этот вопрос в повестку дня своей следующей сессии.

ПЕРЕСМОТР ПРИЛОЖЕНИЯ 1 К СПС

Документ: TRANS/WP.11/2004/4 (секретариат)

58. Рабочей группе было предложено тщательно проверить новый вариант пересмотренного приложения 1 к СПС, принятый Группой в ходе ее прошлой сессии.

59. Секретариату было поручено опубликовать пересмотренное приложение 1 в качестве приложения к настоящему докладу после внесения в него некоторых редакционных изменений (см. приложение 3) и передать его депозитарию.

СПРАВОЧНИК СПС

Документы: TRANS/WP.11/2003/11 (секретариат), TRANS/WP.11/2004/10 (МИХ), INF.7 (Финляндия)

60. Рабочая группа приняла принцип предложения МИХ, состоящий в том, чтобы добавить в Справочник СПС глоссарий, основывающийся на Международном словаре по холодильному оборудованию МИХ.

61. Представитель Франции вызвался подготовить этот глоссарий на английском и французском языках.

62. Представитель Финляндии подчеркнул, что в большинстве случаев предписания пункта 2 с) i) добавления 1 к приложению 1 к СПС не соблюдаются и что это происходит якобы из-за изготовителей изотермических кузовов.

63. Кроме того, было бы полезно использовать одинаковую формулировку данного пункта, по этой причине необходимо внести уточнения, обеспечив надлежащую гибкость и сохранив надлежащие изотермические свойства транспортных средств.

64. К представителю Финляндии была обращена просьба передать его неофициальный документ в качестве официального документа к следующей сессии с учетом замечаний, сформулированных делегациями.

ОБЛЕГЧЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ

65. Рабочая группа была проинформирована о том, что, как предполагается, Административный комитет Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах может в 2005 году утвердить проект приложения об облегчении международных перевозок скоропортящихся пищевых продуктов.

СФЕРА ДЕЙСТВИЯ СПС

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

КОМПЛЕКТЫ КУЗОВОВ

Документ: TRANS/WP.11/2004/2 (секретариат); TRANS/WP.11/2004/10 (ККПКП), TRANS/WP.11/2004/10 (МИХ), INF.5 (Нидерланды), INF.8 (Испания)

67. Рабочая группа обсудила пересмотренный вариант предложения ККПКП (TRANS/WP.11/2004/2) с изменениями, указанными в неофициальном документе INF.10.

68. В этом предложении определяются употребляемые понятия и устанавливаются предписания, которым должны соответствовать завод - изготовитель комплекта и сборщик, а также документы, которые должны передаваться компетентному органу для предоставления допущения СПС в стране регистрации.

69. Кроме того, в нем предлагается образец заявления завода-изготовителя о соответствии комплекта кузова типу, указанному в протоколе испытания типа СПС.

70. Было отмечено, что МИХ одобряет предложение ККПКП, считая, что оно подготовлено весьма качественно в техническом отношении и соответствует положениям СПС. Однако некоторые испытательные станции не хотели бы, чтобы новая процедура допущения применялась к оборудованию данного типа. По их мнению, это оборудование следует одобрять и допускать в соответствии со стандартными процедурами СПС, причем в той стране, где производится сборка.

71. Представитель Испании заявил, что может принять это предложение только в том случае, если каждый раз будет указываться, что речь идет о заводах-изготовителях или сборщиках только из тех стран, которые являются Договаривающимися сторонами СПС, и если будет исключено последнее предложение из статьи 2 СПС, гласящее, что "каждая

Договаривающаяся сторона может признать действительность свидетельств о соответствии, выданных с соблюдением условий, предусмотренных в добавлениях 1 и 2 к приложению 1 к настоящему Соглашению, компетентным органом государства, не являющегося Договаривающейся стороной".

72. Представитель Португалии заявил, что надо сделать так, чтобы компетентный орган страны регистрации мог испытывать опытный образец кузова, а ККПКП отметил, что, как предусматривается в проекте, "перед выдачей свидетельства СПС компетентный орган СПС может осмотреть [или проверить] каждую из единиц оборудования [посредством применения пунктов 29 б) и 49 б) 7)]".

73. Некоторые делегации поддержали предложение ККПКП, подчеркнув, что на практике комплекты кузовов существуют уже давно и что данное предложение в любом случае лучше, чем нынешняя юридическая лакуна.

74. Рабочая группа просила представителя Испании передать предложение об изменении статьи 2 в качестве официального документа к следующей сессии.

75. Она также просила представителя ККПКП передать ее документ к следующей сессии с учетом изложенных замечаний и, в частности, редакционных изменений, внесенных представителем Швеции.

ХЛАДАГЕНТЫ И ПЕНООБРАЗОВАТЕЛИ

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

СООТВЕТСТВИЕ МЕЖДУ СПС И ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВОМ СООБЩЕСТВА

77. Рабочая группа была проинформирована о том, что в директиву Сообщества 92/1/ЕС вносятся изменения.

78. Было решено сохранить этот пункт в повестке дня следующей сессии.

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

Разъяснения

79. Представитель Российской Федерации отметил, что в его документе TRANS/WP.11/2004/3 двенадцать вопросов по-прежнему нуждаются в разъяснении. Эта

задача была возложена на небольшую группу, возглавляемую заместителем Председателя, которая ответила на заданные вопросы, удовлетворив просьбу делегации Российской Федерации.

Аккредитация лаборатории

80. Представитель Франции отметил, что аккредитация испытательных станций необходима для обеспечения взаимного признания на основе согласования методов работы и, таким образом, для недопущения возможных разногласий между лабораториями.

81. Он также указал, что стандарт ISO 17025, регулирующий порядок аккредитации, охватывает, с одной стороны, критерии управления качеством, определенные стандартом ISO 9001, и, с другой стороны, критерии, определенные стандартом EN 45001.

82. По мнению представителя Франции, необходимо предотвратить возможные несоответствия, например между результатами испытаний, полученными официальной станцией страны изготовления транспортного средства и официальной станцией страны регистрации этого транспортного средства (применение пункта 1 добавления 1 к приложению 1 к СПС).

83. Представитель Испании отметил, что в его стране, как и в Германии и Франции, существует соответствующий орган аккредитации.

84. Представитель Италии подчеркнул, что такие же органы функционируют в большинстве стран Европейского союза.

Морской контейнер

85. Представитель Испании проинформировал Группу о том, что его страна проводит комплексное исследование по вопросу о морских перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и что к следующей сессии он представит предложение по контейнерам, классифицируемым в качестве морских по типовым характеристикам и указанным в статье 5 СПС.

ПРОГРАММА РАБОТЫ НА 2004-2008 ГОДЫ

86. Рабочая группа была проинформирована о том, что Комитет по внутреннему транспорту утвердил ее программу работы на 2004-2008 годы.

87. В ее программу работы были внесены некоторые изменения (см. приложение 4).
88. Рабочая группа рассмотрела стратегические цели Комитета по внутреннему транспорту (TRANS/2004/18 и TRANS/2004/19).
89. К ней была обращена просьба пересмотреть таблицу, приведенную в документе TRANS/2004/19, определить те вопросы, которые можно было бы добавить к ее программе работы, и достичь согласия по письменной формулировке элемента программы, который надлежит включить (ECE/TRANS/156, пункт 14).
90. Рабочая группа решила, что элементы программы "е) Анализ процедур энергомаркировки" и "g) Соответствие между СПС и законодательством Сообщества" отвечают соответственно целям 5 и 4 Комитета по внутреннему транспорту.

СРОКИ ПРОВЕДЕНИЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ

91. Рабочая группа была проинформирована о том, что шестьдесят первую сессию в предварительном порядке планируется провести 31 октября - 3 ноября 2005 года.

ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ

92. Рабочая группа избрала г-н Т. Нобре (Португалия) и г-на Ж.-М. Бонналя (Франция) соответственно Председателем и заместителем Председателя на 2005 год.

УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА

93. Рабочая группа утвердила доклад о работе своей шестидесятой сессии, а также приложения к нему.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Вопросник об обмене информацией между Договаривающимися сторонами в соответствии со статьей 6 СПС

1.1 Обмен информацией между государствами - участниками СПС (пункт 1 статьи 6 Соглашения СПС) (заполнить до 1 мая 2005 года)

Государство-участник
 Ответственный

Компетентный орган
 Телефон/факс

Кто принимает меры? Как часто?	Что проверяется?	Последствия в случае несоблюдения пункта 1 статьи 4 СПС
* дорожная полиция частотность ¹ 1_2_3_4_5 * дорожный/железнодорожный контрольный орган частотность ¹ 1_2_3_4_5 * таможенный орган частотность ¹ 1_2_3_4_5 * органы санитарного контроля пищевых продуктов частотность ¹ 1_2_3_4_5 * прочие * *	* Срок действия свидетельства СПС (таблички-свидетельства) * Срок действия опознавательного знака * Неисправность транспортного оборудования * Проверка пригодности транспортного оборудования для перевозки данных грузов	* Приостановление транспортной операции контрольным органом * Отметка в грузовых документах и продолжение рейса * Уведомление компетентного санитарного органа (название органа ...): * проверка пищевых продуктов * разрешение продолжать перевозку/наложение ареста/приостановление транспортной операции * Штраф за нарушение административных предписаний * Приблизительная величина штрафа ² * Информирование страной регистрации (пункт 2 статьи 6 СПС) * Прочие меры
Замечания/исправления:		
¹ Частотность: от 1 (редко) до 5 (регулярно). ² Просьба указать величины штрафов в национальной валюте.		

1.2 Статистические данные о проверках соответствия Соглашению СПС в течение ... года¹ (факультативно)

Число проверок в соответствии со статьей 6 СПС	дорожные/железнодорожные проверки пограничные проверки проверки в ходе погрузки и разгрузки (официальными ветеринарными органами)
Число выявленных нарушений СПС ²	(общее число): <u>в том числе:</u> транспортные средства, зарегистрированные в стране транспортные средства, зарегистрированные в иностранных государствах
Самая высокая доля транспортных средств, "не соответствовавших положениям СПС", составляла ...%.	
Эти транспортные средства принадлежали (название страны регистрации)	
Замечания/исправления:	
¹ <i>Просьба указать год, за который приводятся данные.</i> ² <i>Без разбивки по дорожным проверкам, пограничным проверкам или проверкам в ходе погрузки и разгрузки.</i>	

Приложение 2

Принятые тексты

Приложение 1, добавление 1 к СПС

Пункт 2

Добавить новый подпункт d) в пункт 2 добавления 1 к приложению 1 следующего содержания:

- "d) изменения, которые вызывают уменьшение объема изоляционного материала, дополняющие элементы, указанные в первоначальной заявке завода-изготовителя на допущение типа, приемлемы в том случае, если они соответствуют следующим трем условиям:
- совокупный эквивалентный объем изоляционного материала в результате всех этих изменений составляет менее 1/100 общего объема изоляционного материала изотермической камеры;
 - минимальная толщина остального изоляционного материала по отношению к этим изменениям составляет не менее 20 мм;
 - изменения производятся заводом-изготовителем кузова",

и изменить обозначение нынешнего подпункта d) на e).

Пункт 4

Читать следующим образом:

"4. Свидетельство о соответствии нормам выдается компетентным органом страны, в которой транспортное средство должно быть зарегистрировано или поставлено на учет. Это свидетельство должно соответствовать образцу, воспроизведенному в добавлении 3 к настоящему приложению.

Во время перевозки свидетельство о соответствии или его должным образом заверенная фотокопия должны находиться на борту транспортного средства и предъявляться органам контроля по первому требованию. Однако если на транспортном

средстве установлена табличка-свидетельство, воспроизведенная в добавлении 3 к настоящему приложению, то табличка-свидетельство о соответствии признается в качестве эквивалента свидетельства о соответствии. Таблички-свидетельства о соответствии должны сниматься с транспортного средства, как только оно перестает соответствовать нормам, установленным в настоящем приложении.

При передаче транспортного средства в другую страну, являющуюся Договаривающейся стороной СПС, к этому транспортному средству должны прилагаться следующие документы, с тем чтобы компетентный орган страны, в которой данное транспортное средство должно быть зарегистрировано или поставлено на учет, мог выдать свидетельство о соответствии:

- a) во всех случаях протокол испытаний самого транспортного средства или в случае транспортного средства серийного производства протокол испытаний образца транспортного средства;
- b) во всех случаях свидетельство о соответствии, выданное компетентным органом страны, в которой это транспортное средство было изготовлено, или в случае транспортного средства, находящегося в эксплуатации, свидетельство, выданное компетентным органом страны, в которой это транспортное средство было зарегистрировано. При необходимости это свидетельство будет рассматриваться в качестве временного свидетельства, действительного в течение трех месяцев;
- c) в случае транспортного средства серийного производства технические спецификации транспортного средства, в отношении которого должно быть выдано свидетельство (эти спецификации должны охватывать те же самые пункты, которые охвачены в описании транспортного средства, содержащемся в протоколе испытания).

В случае передачи транспортного средства, которое уже находилось в эксплуатации, может проводиться визуальный осмотр с целью его идентификации до выдачи свидетельства о соответствии компетентным органом страны, в которой это транспортное средство должно быть зарегистрировано или поставлено на учет".

Пересмотренное приложение 1 к СПС

(TRANS/WP.11/2004/4)

Изменить следующим образом:

Страница 6

Пункт 4: исключить слово "Классификация"

Страница 13

Пункт 1.7: в третьем абзаце заменить фразу "теплопроизводительности" на "тепловой мощности или холодопроизводительности".

Страница 73

В квадратных скобках внизу читать следующим образом: "[02-2011]*".

Страница 76

Заменить "RNA 5-1974" на "FRC 02-2011", затем на последней строке: "2011 = год".

Приложение 3**Пункт 49 в) добавления 2 к приложению 1 к СПС**

Изменить следующим образом:

"в) Транспортные средства-рефрижераторы

Проводится проверка на предмет выяснения того, что при наружной температуре не менее +15 °С внутренняя температура порожнего транспортного средства, которая предварительно была доведена до наружной температуры, может быть доведена в течение периода продолжительностью не более шести часов - для транспортных средств классов А, В, С, D, Е и F, определенных в пункте 3 приложения 1, - до температур, указанных в приведенной ниже таблице:

Средняя наружная температура	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21	20	19	18	17	16	15	°С
Класс А, D	180	172	164	156	148	140	132	124	116	108	100	92	84	76	68	60	мин.
Класс В, Е	270	260	250	240	230	220	210	200	190	180	170	160	150	140	130	120	мин.
Класс С, F	360	348	336	324	312	300	288	276	264	252	240	228	216	204	192	180	мин.

Если результаты являются удовлетворительными, то эти транспортные средства могут оставаться в эксплуатации в качестве транспортных средств-рефрижераторов в первоначально установленном классе на дополнительный период не более трех лет".

Приложение 4

ПРОГРАММА РАБОТЫ

ПОДПРОГРАММА 02.11: ПЕРЕВОЗКА СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ

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

Очередность: 2

Пояснение: Рассмотрение вопросов согласования и облегчения международных перевозок скоропортящихся пищевых продуктов, регулируемых Соглашением СПС, и обновление этого Соглашения в целях отражения в нем технических достижений с учетом стандартов безопасности и качества.

Планируемая работа:

ПОСТОЯННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

- a) Рассмотрение предложений о внесении поправок в СПС в целях его обновления по мере необходимости. Очередность: 1

Результаты, ожидаемые к концу 2005 года: Вступление в силу пересмотренных приложений 1 и 2 к СПС.

- b) Обмен информацией о применении СПС на основании статьи 6. Очередность: 1

Результаты, ожидаемые к концу 2005 года: Рассмотрение информации, которой обмениваются Договаривающиеся стороны, и ее последствий для применения СПС.

- c) Меры по осуществлению резолюции № 243 об "Улучшении условий движения транспортных средств СПС для перевозки пищевых продуктов, на которые распространяются положения СПС", в целях содействия облегчению этих перевозок. Очередность: 2

Результаты, ожидаемые к концу 2005 года: Ежегодное рассмотрение трудностей, которые возникают в ходе пересечения границ транспортными средствами, перевозящими скоропортящиеся пищевые продукты.

- d) Рассмотрение определений и стандартов (в приложении 1) для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов в связи с Монреальским протоколом (новые хладагенты и изоляционные материалы), а также экологических ограничений.

Очередность: 2

Результаты, ожидаемые к концу 2005 года: Содействие внедрению экологически более чистых транспортных средств и видов топлива в соответствии с рекомендацией, приведенной в Программе совместных действий, принятой на Региональной конференции по транспорту и окружающей среде (Вена, 12-14 ноября 1997 года).

- e) Рассмотрение методов, разработанных Подкомиссией МИХ по испытательным станциям, и анализ процедур энергомаркировки.

Очередность: 1

Результаты, ожидаемые к концу 2006 года: Ознакомление с результатами работы, проводимой МИХ в связи с перевозками скоропортящихся пищевых продуктов, и сбор информации об энергомаркировке.

- f) Разработка справочника СПС

Очередность: 1

Результаты, ожидаемые к концу 2005 года: Подготовка окончательного варианта справочника, включая пересмотренные приложения.

- g) Соответствие законодательства Сообщества и СПС.

Очередность: 1

Результаты, ожидаемые к концу 2005 года: Сотрудничество с Комиссией европейских сообществ в целях согласования европейских правил с СПС.

МЕРОПРИЯТИЯ, ОГРАНИЧЕННЫЕ ВО ВРЕМЕНИ

- h) Рассмотрение предложений об условиях перевозки свежих фруктов и овощей (2005 год).

Очередность: 2

Результаты, ожидаемые к концу 2005 года: Завершение рассмотрения целесообразности включения в СПС правил перевозки свежих фруктов и овощей.

- i) Рассмотрение предложений по поправкам, касающимся методов испытаний и процедур допуска многокамерных транспортных средств с разными температурными режимами с учетом технического прогресса (2005 год).

Очередность: 2

Результаты, ожидаемые к концу 2007 года: Вступление в силу новой поправки к СПС, касающейся многокамерных транспортных средств с разными температурными режимами.

j) Рассмотрение вопроса о сертификации комплектов кузовов (2005 год).

Очередность: 2

Результаты, ожидаемые к концу 2007 года:

Вступление в силу новой поправки к СПС о сертификации комплектов кузовов.
