



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.11/212  
1 December 2005

RUSSIAN  
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по перевозкам  
скоропортящихся пищевых продуктов

ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ О РАБОТЕ ЕЕ ШЕСТЬДЕСЯТ ПЕРВОЙ СЕССИИ  
(31 октября - 3 ноября 2005 года)

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>
УЧАСТНИКИ .....	1
УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ.....	2
ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОРГАНОВ ЕЭК, ПРЕДСТАВЛЯЮЩАЯ ИНТЕРЕС ДЛЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ .....	3 - 6
а) Комитет по внутреннему транспорту.....	3 и 4
б) Рабочая группа по сельскохозяйственным стандартам качества (WP.7) ....	5 и 6
ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ДРУГИХ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ, ЗАНИМАЮЩИХСЯ ВОПРОСАМИ, КОТОРЫЕ ПРЕДСТАВЛЯЮТ ИНТЕРЕС ДЛЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ .....	7 - 9
а) Международный институт холода (МИХ) .....	7 и 8
б) Международная федерация "Трансфигорут интернэшнл" .....	9

**СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)**

	<b><u>Пункты</u></b>
ПРИМЕНЕНИЕ СОГЛАШЕНИЯ О МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ И О СПЕЦИАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ ДЛЯ ЭТИХ ПЕРЕВОЗОК (СПС) .....	10 - 25
a) Информация о положении в связи с применением Соглашения.....	10 - 12
b) Официально назначаемые компетентными органами стран - участниц СПС испытательные станции, протоколы испытаний которых могут использоваться для выдачи свидетельств СПС.....	13 - 15
c) Обмен информацией между Сторонами в соответствии со статьей 6 СПС .....	16 - 18
d) Обеспечение надежности документов .....	19 - 25
ВСТУПИВШИЕ В СИЛУ ПОПРАВКИ К СОГЛАШЕНИЮ О МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ И О СПЕЦИАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ ДЛЯ ЭТИХ ПЕРЕВОЗОК (СПС).....	26 - 32
ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ПОПРАВКИ К СОГЛАШЕНИЮ О МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ И О СПЕЦИАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ ДЛЯ ЭТИХ ПЕРЕВОЗОК (СПС).....	33 - 61
a) Добавление 1 к приложению 1 к СПС.....	33 - 35
b) Добавление 2 к приложению 1к СПС.....	36 - 55
c) Добавления 1 и 2 к приложению 2 к СПС .....	56 - 60
ПЕРЕСМОТР ПРИЛОЖЕНИЯ 1 К СПС.....	61
СПРАВОЧНИК СПС .....	62 - 69
ПРОЦЕДУРЫ ДОПУЩЕНИЯ МНОГОКАМЕРНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ С РАЗНЫМИ ТЕМПЕРАТУРНЫМИ РЕЖИМАМИ.....	70 - 75
КОМПЛЕКТЫ КУЗОВОВ .....	76 - 82

**СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)**

	<b><u>Пункты</u></b>
ОБЛЕГЧЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ.....	83 и 84
СФЕРА ДЕЙСТВИЯ СПС .....	85
СООТВЕТСТВИЕ МЕЖДУ СПС И ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВОМ СООБЩЕСТВА .....	86 и 87
ИЗУЧЕНИЕ ПРОЦЕДУР МАРКИРОВКИ ПОТРЕБЛЕНИЯ ЭНЕРГИИ, ХЛАДАГЕНТЫ И ПЕНООБРАЗОВАТЕЛИ .....	88 - 91
ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ.....	92 - 96
ПРОГРАММА РАБОТЫ НА 2005-2008 ГОДЫ .....	97
СРОКИ ПРОВЕДЕНИЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ.....	98
ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ НА СЛЕДУЮЩИЙ ГОД.....	99
УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА .....	100
* * *	
<b>Приложение 1:</b> Вопросник об обмене информацией между Договаривающимися сторонами в соответствии со статьей 6 СПС .....	стр.
<b>Приложение 2:</b> Принятые тексты СПС.....	стр.
<b>Приложение 3:</b> Принятые тексты справочника СПС .....	стр.
<b>Приложение 4:</b> Программа работы .....	стр.
* * *	
<b>Добавление 1:</b> Поправки к СПС, принятые на шестидесятой и шестьдесят первой сессиях	

## УЧАСТНИКИ

1. На сессии были представлены следующие государства - члены ЕЭК ООН: Бельгия, Венгрия, Германия, Дания, Испания, Италия, Латвия, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Российская Федерация, Румыния, Словакия, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Финляндия, Франция, Чешская Республика и Швеция. Кроме того, в сессии участвовали межправительственная организация Международный институт холода (МИХ), а также следующие неправительственные организации: Координационный комитет по производству автомобильных кузовов и прицепов (ККПКП), Международная организация по стандартизации (ИСО) и Международная федерация "Трансфригорут интернэшнл".

## УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

2. Предварительная повестка дня (TRANS/WP.11/211 и -/Add.1) была утверждена.

## ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОРГАНОВ ЕЭК, ПРЕДСТАВЛЯЮЩАЯ ИНТЕРЕС ДЛЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ

### а) Комитет по внутреннему транспорту

Документ: ECE/TRANS/162

3. Рабочая группа была проинформирована о том, что Комитет по внутреннему транспорту одобрил доклад Рабочей группы о работе ее шестидесятой сессии.

4. Она также была проинформирована о том, что Комитет **вновь обратился** ко всем государствам-членам с настоятельной просьбой стать Договаривающимися сторонами правовых документов, разработанных под его эгидой, и принимать все возможные меры для их осуществления.

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

5. Рабочая группа была проинформирована об обновленных стандартах на говядину, баранину и мясо кур и о новом стандарте на мясо ламы, который был подготовлен Рабочей группой по сельскохозяйственным стандартам качества (TRADE/WP.7).

6. Разработанные этой Группой стандарты на мясо имеются в Интернете по следующему адресу: <http://www.unece.org/trade/agr/standard/meat/meat.htm>, а стандарты на

свежие фрукты и овощи - по адресу:

[http://www.unece.org/trade/agr/standard/fresh/fresh\\_e.htm](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: INF.5 (МИХ)

7. Представитель МИХ проинформировал Рабочую группу об итогах обсуждения в ходе совещания Подкомиссии Д2 по испытательным станциям, которое состоялось в Афинах (Греция) в мае 2005 года.

8. Документ МИХ будет рассматриваться в рамках различных соответствующих пунктов повестки дня.

### **б) Международная федерация "Трансфригорут интернэшнл"**

9. Представитель Международной федерации "Трансфригорут интернэшнл" проинформировал Группу о деятельности своей организации.

## **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**

10. На настоящий момент Сторонами Соглашения являются следующие государства: Австрия, Азербайджан, Албания, 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 и Эстония.

11. Швейцария подписала это Соглашение, но пока не ратифицировала его.
12. Представитель Испании просил секретариат содействовать присоединению к СПС неевропейских государств.

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

13. Рабочая группа была проинформирована о новых изменениях, касающихся адресов компетентных органов и испытательных станций.

14. Она предложила делегациям Договаривающихся государств 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 проблем, с тем чтобы обновить этот документ (адреса электронной почты и при необходимости адреса страниц в Интернете).

15. Представитель ККПКП указал, что в будущем необходимо информировать пользователей о том, какие испытательные станции могут проводить испытания на многокамерных транспортных средствах с разными температурными режимами.

**c) Обмен информацией между Сторонами в соответствии со статьей 6 СПС**

16. Рабочая группа подчеркнула важность обмена информацией между компетентными органами о применении СПС.

17. Она просила секретариат распространить в официальном письме вопросник об обмене информацией между Договаривающимися сторонами в соответствии со статьей 6 СПС (см. приложение 1) и напомнить об этом вопроснике делегациям по электронной почте.

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

**d) Обеспечение надежности документов**

19. Рабочая группа была проинформирована о том, что неофициальная группа, которой было поручено определить критерии согласования процедуры выдачи свидетельств СПС - выдача в некоторых странах при условии глобального или индивидуального осмотра транспортных средств - пока не смогла собраться для обсуждения этого вопроса.
20. Она согласилась с тем, что проблема обеспечения надежности документов имеет важное значение, и решила создать неофициальную группу для ее рассмотрения в следующем составе: Германия, Дания, Испания, Италия, Нидерланды, Португалия, Словакия, Соединенное Королевство и Франция.
21. Мандат этой группы заключается в изучении имеющихся текстов по вопросу об обеспечении надежности документов, в частности законодательства Европейского сообщества в этой области и стандартов ИСО, и затем во внесении предложений о средствах обеспечения надежности документов СПС.
22. Представитель ИСО указал, что его организация активно занимается проблемой обеспечения надежности транспортных документов. ИСО разработала систему управления безопасностью транспортной цепочки (стандарт ИСО 28000, который планируется опубликовать в ноябре 2005 года); эта система будет представлена на следующей сессии Комитета по внутреннему транспорту.
23. Ряд представителей выразили удовлетворение в связи с участием ИСО в работе Группы и пожелали, чтобы ИСО продолжала участвовать в этой деятельности и информировать Рабочую группу о мероприятиях, которые имеют отношение к перевозке скоропортящихся пищевых продуктов.
24. Рабочая группа назначила представителя Испании руководителем неофициальной группы по обеспечению надежности документов. Руководителю поручается организовать процесс координации между различными членами, предлагать им повестку дня, при необходимости приглашать на совещания и представить доклад этой группы на следующей сессии Рабочей группы.
25. Председатель Рабочей группы отметил, что в будущем будет также полезно обсудить вопрос о согласовании протоколов испытаний.

**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 приложению 1 к СПС, которые были приняты Рабочей группой на ее последней сессии (TRANS/WP/11/210, приложение 2) (см. C.N.481.2005.TREATIES-2 и C.N.500.2005.TREATIES-3).

27. Предложения о поправках к добавлению 2 к приложению 1 к СПС, которые были приняты Рабочей группой на ее пятьдесят девятой сессии (TRANS/WP/11/208, пункт 37 и приложение 2), вступили в силу 19 декабря 2004 года (см. C.N.646.2004.TREATIES-1).

28. Представитель Германии выразил сожаление по поводу того, что принятые тексты были распространены в двух разных уведомлениях депозитария через короткий промежуток времени и что это может привести к путанице. В частности, он отметил, что текст, переданный в уведомлении от 13 июля 2005 года, не включает текст, переданный в уведомлении от 27 июня 2005 года, и, следовательно, не отражает решений, принятых WP.11. Кроме того, он указал, что Германия намерена сделать оговорку.

29. Он предложил Рабочей группе рассмотреть вопрос об уровне нормотворчества, достигнутом в связи с СПС, и задался вопросом о том, не следует ли пересмотреть периодичность совещаний таким образом, чтобы проводить их только при необходимости.

30. Некоторые делегации сочли, что ежегодные совещания по-прежнему необходимы, что СПС еще не достигло оптимального уровня нормотворчества и что несколько текстов все еще находятся в стадии разработки; в частности, речь идет о процедурах допущения многокамерных транспортных средств с разными температурными режимами, о предложениях относительно комплектов кузовов и о справочнике СПС, цель которого состоит в согласовании толкования положений сугубо технического характера.

31. Рабочая группа сохранила этот вопрос в повестке дня, с тем чтобы ознакомиться с мнениями делегаций по проблеме оптимизации своей деятельности.

32. Она предложила секретариату при необходимости представить текст поправок к приложению 1 в виде единого документа, с тем чтобы ускорить вступление этого приложения в силу, и выразила пожелание в отношении того, чтобы WP.11 в будущем в



большей степени прибегала к использованию "пакетных решений". Другими словами, речь идет о распространении поправок в едином уведомлении депозитария.

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

**а) Добавление 1 к приложению 1 к СПС**

**Пункты 1 b) и 2 а) добавления 1 к приложению 1**

Неофициальный документ: INF.2 (Соединенное Королевство)

33. Представитель Соединенного Королевства отметил, что СПС не предусматривает необходимости новой сертификации термических приспособлений по истечении шести лет.

34. Помимо этого, нет ясности в отношении того, что пункт 2 а) добавления 1 к приложению 1 вообще охватывает термические приспособления.

35. Рабочая группа просила представителя Соединенного Королевства внести официальное предложение к следующей сессии.

**б) Добавление 2 к приложению 1 к СПС**

**Пункт 29 с) добавления 2 к приложению 1**

Документ: TRANS/WP.11/2005/4 (Испания)

36. Представитель Испании охарактеризовал свое предложение о включении новых положений в пункт 29 с) с целью охвата транспортных средств со сроком эксплуатации более 12 лет.

37. Как он отметил, в ходе своей последней сессии Рабочая группа просила изменить формулировку этого предложения, сославшись в каждом случае на надлежащие части СПС; это и было сделано.

38. Он разъяснил, что его страна располагает лишь одной испытательной станцией и применяет СПС на национальном уровне; этим и обусловлена важность срока от 12 до 14 лет.
39. Как заявил представитель Франции, опыт показывает, что 12-летний срок эксплуатации не создает никаких проблем, однако после этого все зависит от характера использования транспортного средства и его технического обслуживания.
40. Некоторые делегации сочли, что лежащий в основе этого предложения принцип заслуживает одобрения и что после внесения некоторых изменений данное предложение можно принять.
41. Представитель Испании просил провести голосование по тексту его предложения с внесенным в него изменением, заключающимся в замене слов "транспортное средство" на "кузова". Результаты проведенного голосования являются следующими: один голос - "за", четыре - "против" при двенадцати воздержавшихся.
42. Председатель просил заинтересованные в этом вопросе делегации представить к следующей сессии предложения о поправках.

**Пункт 49 b) добавления 2 к приложению 1**

Документы: TRANS/WP.11/2005/7 (Германия)  
TRANS/WP.11/2005/9 (Швеция)

43. Представитель Германии напомнил о своем предложении добавить подробную таблицу с указанием средних наружных температур, соответствующих классам А, В, и С, с тем чтобы для одного и того же транспортного средства результаты не различались и, следовательно, не различалась бы и классификация при разных наружных температурах.
44. Он добавил, что это предложение обсуждается уже в течение некоторого времени и было одобрено МИФ.
45. Представитель Испании поддержал это предложение, указав, что в его стране используется аналогичное испытание, при котором учитывается наружная температура.
46. Как отметили представители Финляндии и Швеции, после проверки их баз данных выяснилось, что если бы в их соответствующих странах проводились испытания по

предложенному методу, то результат составил бы соответственно 27% и 26% отказов в случае транспортных средств-рефрижераторов с усиленной изоляцией класса С.

47. Делегат от Швеции напомнил, что на последней сессии Рабочая группа просила его произвести анализ эффективности затрат и представить ей подробные сведения о технических условиях, лежащих в основе указанных в таблице цифр, однако этого не было сделано, и что, кроме того, необходимо уточнить дату применения новых положений и их применимость к транспортным средствам, уже находящимся в эксплуатации.

48. Он указал, что по этой причине его делегация не в состоянии поддержать предложение, представленное Германией.

49. Представитель Нидерландов также хотел бы ознакомиться с техническими данными, обосновывающими приведенные в таблице цифры. Он задался вопросом о том, почему различие, проведенное между автономными и неавтономными транспортными средствами в документе, переданном Францией, не нашло отражения в нынешнем предложении, которое он не может поддержать в данном виде.

50. Представитель "Трансфригорут интернэшнл" подчеркнул, что перевозчики поддерживают предложение Германии, которое явилось бы единственным средством недопущения на рынок ненадежных транспортных средств.

51. Представитель Франции также поддержал это предложение, отметив, что его применение во Франции не вызывает проблем и что более высокая указанная процентная доля отказов может объясняться используемой методологией; издержки в связи с такими отказами также необходимо сопоставлять с последствиями разрыва холодильной цепи для здоровья населения.

52. Делегат от Германии высказался за то, чтобы Финляндия и Швеция опубликовали результаты своих исследований, которые, как представляется, вызывают удивление, если их сравнивать с результатами испытаний, которые проводились во Франции в 2002-2003 годах, а также в Германии и в соответствии с которыми коэффициент отказа составлял менее 1%.

53. Рабочая группа просила представителей Германии, Нидерландов, Финляндии, Франции и Швеции создать небольшую группу в целях выработки предложения для рассмотрения на следующей сессии.

54. Представитель Соединенного Королевства подчеркнул, что до сих пор применяется минимальный коэффициент безопасности 1,35 и что либо это следует отразить в понижающемся ряде температурных значений, либо следует изменить нынешнее правило.

55. Представитель Швеции напомнил, что на последней сессии уже предлагалось изменить изложенный перед таблицей текст следующим образом:

"Проводится проверка на предмет выяснения того, что при наружной температуре не менее +15°C внутренняя температура порожнего транспортного средства может быть доведена в течение периода продолжительностью не более шести часов до температур для соответствующих классов, указанных в пункте 3 приложения 1.

Внутренняя температура порожнего транспортного средства должна быть предварительно доведена до предписанной наружной температуры, указанной в приведенной ниже таблице".

с) **Добавления 1 и 2 к приложению 2 к СПС**

Документация: TRANS/WP.11/2005/12 (Соединенное Королевство)  
INF.4 (Швеция)

56. Представитель Соединенного Королевства указала, что, несмотря на существование системы взаимного признания допущенного оборудования для контроля наружной температуры для целей международных перевозок пищевых продуктов, наличие разных стандартов, касающихся допущения, вызывает проблемы (недобросовестная конкуренция, препятствия на пути торговли измерительным оборудованием).

57. Она сообщила, что с начала 2000 года стандарты *EN 12830* и *EN 13486* должны соблюдаться изготовителями измерительных приборов, а также операторами, которые проверяют и калибруют такие приборы. Иными словами, в настоящее время существуют согласованные стандарты на контрольно-измерительные приборы, поэтому все Стороны СПС могут применять общие методологии и технические требования в области допущения контрольно-измерительных приборов.

58. Представитель Соединенного Королевства проинформировала Рабочую группу о том, что Европейский союз утвердил новые правила (37/2005 (CE)), которые заменяют собой директиву 92/1/CE. Эти правила не содержат требования о допущении транспортного средства компетентным органом страны, в которой зарегистрировано транспортное средство. В то же время все приборы, используемые для контроля за

температурой воздуха, должны соответствовать стандартам EN 12830 и EN 13486 (а в случае термометров - EN 13485) ЕКС.

59. Она отметила, что в директиве предлагается ввести переходный период до 31 декабря 2009 года, с тем чтобы снизить расходы и облегчить процесс перехода от национальных стандартов и стандартам ЕКС.

60. Рабочая группа приняла предложение Соединенного Королевства с некоторыми изменениями (см. приложение 2).

### **ПЕРЕСМОТР ПРИЛОЖЕНИЯ 1 К СПС**

Документация: TRANS/WP.11/2005/2 и TRANS/WP.11/2005/3 (секретариат)

61. Рабочая группа приняла к сведению новый вариант пересмотренного приложения 1 к СПС (TRANS/WP.11/2005/2).

### **СПРАВОЧНИК СПС**

#### **Пункт 2 с) добавления 1 к приложению 1**

Документ: TRANS/WP.11/2005/8 (Финляндия)

62. Представитель Финляндии указал, что каждая новая страна регистрации должна выдавать новое свидетельство СПС, однако в большинстве случаев эти свидетельства выдаются без предварительного осмотра оборудования. Из-за этого в конструкции эксплуатируемых изотермических кузовов отмечаются заметные отклонения от конструкции исходных образцов транспортных средств, прошедших испытания на соответствие типу, и не соблюдаются положения пункта 2 с) i) добавления 1 к приложению 1 к СПС.

63. Он также подчеркнул, что страны и компетентные органы по-разному толкуют условия, предусмотренные в пункте 2 с) i) добавления 1 к приложению 1, и что по этой причине необходимо уточнить текст на основе добавления новых комментариев к справочнику СПС, не создавая при этом опасности ухудшения изотермических свойств.

### **Морские контейнеры**

Документ: TRANS/WP.11/2005/6 (Испания)

64. Представитель Испании отметил, что использование морских контейнеров, которые не классифицируются в качестве морских по тепловым характеристикам, контейнеров, соответствующих стандарту ISO-1496-2, или контейнеров, соответствующих эквивалентному стандарту, допущенных компетентным органом той или иной Договаривающейся стороны Соглашения СПС, не должно больше разрешаться для наземной перевозки скоропортящихся пищевых продуктов.

65. Представитель Франции поддержал это предложение, подчеркнув необходимость учитывать старение контейнеров, как этой делается в отношении других транспортных средств СПС.

66. Представитель Соединенного Королевства выразил пожелание относительно того, чтобы Комитет ТК 104 ИСО рассмотрел, в частности, вопрос о включении в стандарт ИСО общей для всех контейнеров-рефрижераторов функции предотправочной инспекции ("pre-trip inspection function"), которая должна включать испытание на снижение температуры, аналогичное испытанию, предусмотренному в пункте 49 Соглашения СПС.

67. Представитель ИСО сообщил, что Комитет ТК 104 ИСО мог бы рассмотреть вопрос об эквивалентности стандартов и нормативных положений СПС.

### **Проект справочника СПС**

Документ: TRANS/WP.11/2005/10 (секретариат)

68. Рабочая группа приняла проект справочника СПС в том виде, в каком он сформулирован в документе TRANS/WP.11/2005/10, с некоторыми поправками к предисловию, к комментарию к статье 5, а также к комментариям к пункту 2 с) добавления 1 к приложению 1 к СПС (см. приложение 3).

69. Она просила секретариат как можно скорее опубликовать интернетовский вариант справочника, а в отношении текста в бумажном виде подождать вступления в силу пересмотренного варианта приложения 1, с тем чтобы учесть его положения.

## **ПРОЦЕДУРЫ ДОПУЩЕНИЯ МНОГОКАМЕРНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ С РАЗНЫМИ ТЕМПЕРАТУРНЫМИ РЕЖИМАМИ**

Документ: INF.6 (Германия)

70. Представитель Германии проинформировал Рабочую группу о результатах испытаний, проведенных на испытательной станции в Мюнхене в целях разработки процедур испытания для холодильных установок с разными температурными режимами.

71. Представитель "Трансфигорут интернэшнл" выразил удовлетворение итогами этой работы, финансируемой промышленностью, и сообщил о подготовке процедуры испытаний, которая может быть рассмотрена в МИХ и представлена на следующей сессии Рабочей группы.

72. Представитель Франции подчеркнул важность разработки этой процедуры испытания и, в частности, согласования определений.

73. Представитель ККПКП вновь обратился с просьбой об участии в этой работе, которая имеет последствия для изготовителей.

74. Председатель высказался за то, чтобы испытательные станции, которые проводят испытания на многокамерных транспортных средствах, также могли выработать общую процедуру.

75. Рабочая группа сохранила этот вопрос в повестке дня своей следующей сессии.

## **КОМПЛЕКТЫ КУЗОВОВ**

Документы: TRANS/WP.11/2005/5 (Испания), TRANS/WP.11/2005/11 (ККПКП)

76. Представитель Испании пояснил, что принятие положений о комплектах кузовов обусловлено пересмотром статьи 2 СПС, без чего предприятия, занимающиеся их сборкой в непромышленных масштабах, не смогут противостоять недобросовестной конкуренции стран, которые не применяют СПС.

77. Он предложил исключить последнюю фразу из статьи 2 СПС, разъяснив, что использование этой фразы в течение первых лет применения Соглашения обуславливалось необходимостью создать более широкие возможности для

осуществления СПС и присоединения к нему и что в настоящее время в ее сохранении уже нет необходимости.

78. Это предложение было принято Рабочей группой 5 голосами "за" (Испания, Италия, Нидерланды, Польша, Франция), при 2 голосах "против" (Германия, Соединенное Королевство) и 10 воздержавшихся (Бельгия, Дания, Латвия, Португалия, Российская Федерация, Румыния, Соединенные Штаты Америки, Финляндия, Чешская Республика и Швеция).

79. Рабочая группа изучила пересмотренный вариант предложения ККПКП (TRANS/WP.11/2005/11).

80. Представитель ККПКП указала, что в этом предложении учитываются замечания и рекомендации, сформулированные различными делегациями, а также предложение Испании (TRANS/WP.11/2005/5). Его цель заключается не в том, чтобы изменить порядок функционирования Соглашения СПС, а в том, чтобы положить конец той вредной практике, которая лежит в основе возникающих в настоящее время проблем. Оно не изменяет задач и ответственности занимающегося допущением компетентного органа, уполномоченного осматривать кузова.

81. Рабочая группа приняла предложение ККПКП, внося в него некоторые изменения (см. приложение 2), 11 голосами "за" (Бельгия, Дания, Испания, Италия, Латвия, Нидерланды, Польша, Российская Федерация, Финляндия, Франция и Швеция), при 1 голосе "против" (Испания) и 5 воздержавшихся (Германия, Румыния, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки и Чешская Республика).

82. Рабочая группа поручила секретариату передать депозитарию измененный текст предложения ККПКП, а также другие поправки, принятые в ходе сессии (статья 2 СПС, добавление 1 к приложению 2 к СПС).

## **ОБЛЕГЧЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ**

83. Рабочая группа была проинформирована о том, что проект приложения 8 "Облегчение процедур пересечения границ в ходе международных автомобильных перевозок" был принят в октябре 2005 года Административным комитетом "Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах" и приводится в документе TRANS/WP.30/AC.3/2005/1.



84. Это приложение 8 может вступить в силу в 2007 году. В его статье 3 предусматривается, что *"приоритет отдается срочным грузам, например живым животным и скоропортящимся грузам.*

*В частности, компетентные службы в пунктах пересечения границ:*

- i) принимают необходимые меры для сведения к минимуму времени ожидания транспортных средств СПС, перевозящих скоропортящиеся пищевые продукты, или транспортных средств, перевозящих живых животных, с момента их прибытия на границу до проведения соответствующего нормативного, административного, таможенного и санитарного контроля".*

### **СФЕРА ДЕЙСТВИЯ СПС**

85. Рабочая группа сохранила этот вопрос в повестке дня своей следующей сессии.

### **СООТВЕТСТВИЕ МЕЖДУ СПС И ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВОМ СООБЩЕСТВА**

86. Рабочая группа была проинформирована о том, что Европейская комиссия представила программу действий на трехлетний период в целях упрощения законодательства ЕС ("достижение": 222 базовых нормативных текста и более 1 400 связанных с ними юридических актов, см.: [http://europa.eu.int/comm/enterprise/regulation/better\\_regulation/simplification.htm](http://europa.eu.int/comm/enterprise/regulation/better_regulation/simplification.htm)).

87. Этот вопрос был сохранен в повестке дня следующей сессии.

### **ИЗУЧЕНИЕ ПРОЦЕДУР МАРКИРОВКИ ПОТРЕБЛЕНИЯ ЭНЕРГИИ, ХЛАДАГЕНТЫ И ПЕНООБРАЗОВАТЕЛИ**

88. Рабочая группа была проинформирована о разработке директивы, касающейся фторированных газов.

89. Представитель "Трансфригорут интернэшнл" проинформировал Рабочую группу о создании в рамках этой федерации новой группы для изучения вопроса о маркировке потребления энергии, результаты работы которой могут быть представлены на следующей сессии Рабочей группы.

90. Представитель МИХ также подчеркнул важность вопроса о маркировке потребления энергии для МИХ.

91. Рабочая группа сохранила этот вопрос в повестке дня следующей сессии.

## **ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ**

### Межлабораторные испытания

92. Отвечая на вопрос МИХ, касающийся межлабораторных испытаний, Председатель сообщил, что, возможно, существуют европейские фонды, которые могут помочь в этой работе, и предложил участникам направить всю полезную информацию в секретариат.

### Объявление, сделанное Францией

93. Представитель Франции проинформировал Рабочую группу о просьбе французских промышленников в отношении разработки отдельного протокола, касающегося рефрижераторных цистерн.

94. Он вызвался представить на следующей сессии глоссарий по справочнику СПС, который будет направлен делегациям Российской Федерации и Соединенного Королевства для лингвистической проверки.

95. Представитель Российской Федерации подчеркнул важность наличия в СПС четкого определения скоропортящихся пищевых продуктов и выразил сожаление по поводу того, что Рабочая группа уделяет больше времени техническим проблемам, а не самим перевозкам.

### Исправление к докладу о работе шестидесятой сессии

96. Представитель Швеции отметил, что в пункте 50 текста доклада о работе последней сессии (TRANS/WP.11/210) на английском языке вместо "Словения" следует читать "Швеция" (тексты на русском и французском языках исправлять не следует).

## **ПРОГРАММА РАБОТЫ НА 2005-2008 ГОДЫ**

97. Рабочая группа внесла некоторые изменения в свою программу работы (см. приложение 4).

### **СРОКИ ПРОВЕДЕНИЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ**

98. Рабочая группа была проинформирована о том, что шестьдесят вторую сессию в предварительном порядке запланировано провести 6-9 ноября 2006 года.

### **ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ НА СЛЕДУЮЩИЙ ГОД**

99. Рабочая группа избрала г-на Т. Нобре (Португалия) и г-на Ж.-М. Бонналя (Франция) соответственно Председателем и заместителем Председателя на 2006 год.

### **УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА**

100. Рабочая группа утвердила доклад о работе своей шестьдесят первой 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) (подлежит заполнению до 1 мая 2006 года)

Государство-участник..... Компетентный орган .....

Контактное лицо..... Телефон/факс.....

Кто выполняет эти меры? Как часто?	Что является предметом проверок?	Последствия в случае несоблюдения пункта 1 статьи 4 СПС
<ul style="list-style-type: none"> <li>* дорожная полиция частота<sup>1</sup> _1_2_3_4_5</li> <li>* орган по контролю за автомобильным/железнодорожным транспортом частота<sup>1</sup> _1_2_3_4_5</li> <li>* таможенный орган частота<sup>1</sup> _1_2_3_4_5</li> <li>* орган по контролю пищевых продуктов частота<sup>1</sup> _1_2_3_4_5</li> <li>* прочие * .....</li> <li>* .....</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Действительность свидетельства СПС (табличка-свидетельство о соответствии)</li> <li>* Действительность отличительного знака</li> <li>* Повреждение транспортного оборудования</li> <li>* Осмотр на предмет пригодности транспортного оборудования для перевозки соответствующих грузов</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Отказ со стороны контролирующего органа</li> <li>* Отметка в грузовых документах и продолжение поездки</li> <li>* Доклад компетентному санитарному органу (наименование органа .....</li> <li>* Контроль пищевых продуктов</li> <li>* Разрешение/наложение ареста/отказ</li> <li>* Штраф за административное нарушение</li> <li>* Размер штрафа (приблизительно) .....<sup>2</sup></li> <li>* Информация страны регистрации (пункт 2 статьи 6 СПС)</li> <li>* Прочие меры .....</li> <li>* .....</li> </ul>
Замечания/исправления:		
<sup>1</sup> Частота: от 1 (редко) до 5 (регулярно). <sup>2</sup> Просьба указать пределы размеров штрафа в национальной валюте.		

**1.2 Статистические данные о проверках на предмет соблюдения Соглашения СПС в .... году<sup>1</sup> (факультативно)**

Количество проверок в соответствии со статьей 6 СПС	Проверки автомобильного/железнодорожного транспорта ..... ..... .....  Проверки на границах ..... .....  Проверки в ходе погрузки и разгрузки (официальными ветеринарными органами) ..... .....
Число выявленных нарушений СПС <sup>2</sup>	(всего): .....  <u>включая:</u> транспортные средства, зарегистрированные в стране .....  ..... транспортные средства, зарегистрированные в других странах .....
Наиболее высокая доля не соответствующих требованиям транспортных средств составила.....%.	Транспортные средства прибыли из ..... (наименование страны регистрации)
Замечания/исправления: .....	
<sup>1</sup> <i>Просьба указать год, за который представлены данные.</i> <sup>2</sup> <i>Без проведения различия в отношении того, осуществлялись ли проверки на дорогах, на границах или в ходе погрузки и разгрузки.</i>	

## Приложение 2

### Принятые тексты СПС

#### Статья 2 СПС

Исключить последнее предложение.

#### Добавление 2 к приложению 1

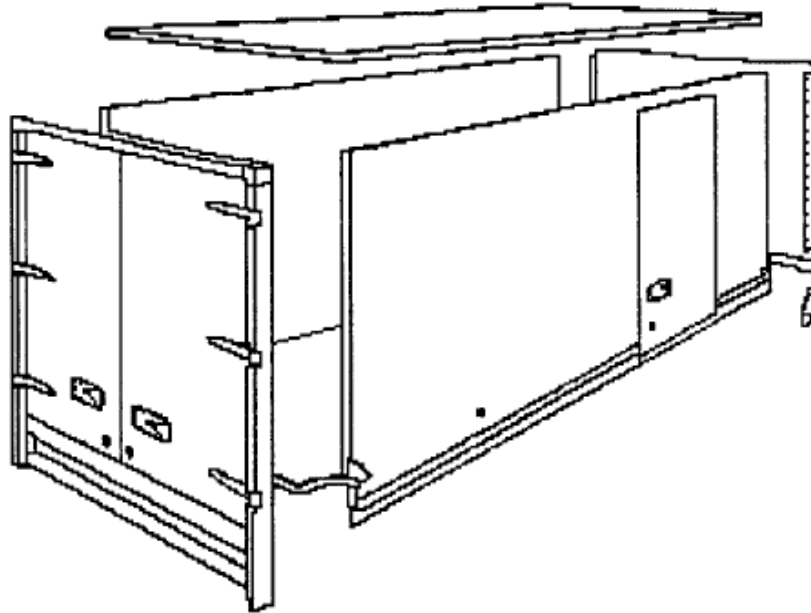
После существующего пункта 60 добавить пункты 61-64, приведенные в документе TRANS/WP.11/2005/11, а также образцы 11-13 после существующего образца 10 со следующими изменениями:

#### **"Е КОМПЛЕКТЫ КУЗОВОВ**

##### 61 Определения

Для целей настоящего добавления:

- а) Под "комплектom кузова" подразумеваются составные части изотермического кузова, включая, как минимум, такие части, имеющие важное значение с точки зрения общего теплообмена, как боковые стенки, крыша, пол, передняя часть и задняя часть, а также все средства их соединения. Основные части комплекта кузова поставляются в виде несобранных элементов. Задняя рама и дверь (двери), если они предусмотрены, должны поставляться в полностью собранном виде и готовыми к эксплуатации. Боковая дверь или боковые двери, если они предусмотрены, должны быть встроены в боковую стенку (боковые стенки) и должны быть полностью готовыми к эксплуатации.



- b) Под "кузовом" подразумевается комплект кузова, который был собран согласно инструкциям завода-изготовителя и соответствует типу, который был испытан и допущен назначенной испытательной станцией.
- c) Под "заводом-изготовителем" подразумевается организация, которая отвечает за разработку конструкции комплекта и его производство и которой было выдано свидетельство о допущении типа. Эта организация выдает свидетельство о соответствии, и ее производственные объекты должны находиться в стране, являющейся Договаривающейся стороной СПС.
- d) Под "сборщиком" подразумевается организация, которая произвела сборку комплекта кузова в соответствии с инструкциями завода-изготовителя. Производственные объекты этой организации должны находиться в стране, являющейся Договаривающейся стороной СПС.

62. Обязательства завода-изготовителя

До поставки комплектов сборщикам завод-изготовитель должен представить собранный комплект на испытательной станции СПС для проведения испытаний определенного в СПС типа. Свидетельство о допущении типа СПС остается в силу в течение шести лет либо применительно к 100 комплектам. По истечении шести лет либо после сборки 100 комплектов должно проводиться новое испытание для допущения типа СПС.

Завод-изготовитель обеспечивает, чтобы поставляемый комплект соответствовал испытанному типу, а его внутренняя поверхность не отличалась более чем на +/-20% от поверхности испытанного типа.

Завод-изготовитель удостоверяет, что сборщик компетентен производить сборку комплекта в соответствии с инструкциями завода-изготовителя. Завод-изготовитель, по крайней мере один раз в 18 месяцев, проводит проверки с целью выяснения того, по-прежнему ли компетентен сборщик производить сборку.

Завод-изготовитель поставляет по крайней мере все части, использовавшиеся в ходе испытания для допущения типа СПС.

Завод-изготовитель передает сборщику перечень частей, соответствующих поставленному комплекту. В перечне частей должен быть указан серийный номер комплекта. Завод-изготовитель передает с каждым набором подробные инструкции, касающиеся сборки. В этих инструкциях указываются основные внутренние габариты длины, высоты и ширины.

Завод-изготовитель представляет сборщику доказательства того, что составные части комплекта соответствуют частям, использованным при изготовлении, которые были испытаны и допущены станцией, уполномоченной проводить испытания.

Завод-изготовитель - в дополнение к предусмотренному в пункте б добавления 1 к приложению 1 - передает надлежащим образом заполненную табличку с указанием типа, установленную на комплекте. На этой табличке указываются серийный номер комплекта и дата изготовления комплекта.

В инструкциях завода-изготовителя содержатся подробные данные по крайней мере относительно следующего:

- порядок сборки;
- крепление пола к транспортному средству;
- крепление холодильной установки, если это применимо; и



- подробные сведения об использовании всех элементов, которые способствуют теплообмену, и об обращении с ними. Это касается также адгезива (адгезивов).

Завод-изготовитель ведет учет серийных номеров комплектов, передаваемых сборщику.

Завод-изготовитель заполняет заявление о соответствии комплекта кузова протоколу испытания для допущения типа СПС (Образец № 11).

63. Обязательства сборщика

До сборки первого комплекта сборщик должен обладать свидетельством, выданным заводом-изготовителем комплекта и удостоверяющим его компетентность в отношении сборки комплекта данного типа. Оригинальная табличка с указанием типа, установленная заводом-изготовителем, не должна сниматься сборщиком.

Сборщик обеспечивает полное выполнение инструкций завода-изготовителя и применение надлежащей системы управления качеством. Он заполняет заявление о соответствии кузова, собранного из комплекта (Образец № 12).

64. Процесс допущения

Реализация кузовов может осуществляться от имени завода-изготовителя и/или сборщика. Однако должна быть обеспечена возможность идентификации завода-изготовителя на основании документации и таблички с указанием типа. Если завод-изготовитель идентифицировать невозможно, то кузов рассматривается в качестве нового типа и должен быть представлен для испытания на станции, уполномоченной проводить испытания. После последующих повторных испытаний результаты первоначального испытания типа становятся недействительными и завод-изготовитель уже не несет никакой ответственности за кузов.

Свидетельство о допущении типа, выдаваемое заводу-изготовителю станцией, уполномоченной проводить испытания, остается действительным только в том случае, если

- поставленный комплект включает по крайней мере все части, использованные в ходе испытания для допущения типа СПС;

- инструкции завода-изготовителя в отношении сборки были полностью выполнены; и
- во время проведения первоначального испытания для допущения типа имелось все дополнительное оборудование, влияющее на общий теплообмен.

Если данное требование выполнено неполностью, то должно быть проведено новое испытание для допущения типа СПС.

В дополнение к обычной документации, требующейся на основании Соглашения СПС для выдачи индивидуального свидетельства допущения СПС, компетентному органу представляется следующее:

- протокол испытания;
- заявление завода-изготовителя о соответствии комплекта кузова протоколу испытания для допущения типа СПС (Образец № 11);
- заявление о соответствии кузова, собранного из комплекта, заполненное сборщиком (Образец № 12); и
- экземпляр свидетельства, выдаваемого заводом-изготовителем и удостоверяющего компетентность сборщика в том, что касается сборки соответствующего комплекта, в отношении которого запрашивается допущение (Образец № 13).

Заявления составляются по крайней мере на одном языке СПС.

Перед выдачей свидетельства СПС компетентный орган СПС может проверить каждую из единиц оборудования посредством применения пунктов 29 и 49 b".

**ОБРАЗЕЦ № 11**

Заявление завода-изготовителя о соответствии комплекта кузова протоколу испытания  
для допущения типа СПС

Название и адрес завода-изготовителя .....

Тип оборудования .....(грузовой автомобиль, полуприцеп, прицеп, контейнер и т.д.)

Серийный номер комплекта кузова .....

Дата изготовления комплекта кузова ... ..

Внутренние габариты кузова, который был подвергнут испытанию для допущения  
типа СПС (в мм):

длина ....., ширина....., высота .....

Внешние габариты кузова, который был подвергнут испытанию для допущения типа СПС  
(в мм):

длина ....., ширина....., высота .....

Толщина изотермического материала (в мм): боковые стенки ....., крыша .....,  
пол ....., передняя часть .....,  
задняя часть....., двери .....

Название испытательной станции и номер протокола испытания для допущения типа  
СПС .....

Значение К .....Вт/м<sup>2</sup>К (в соответствии с протоколом испытания для допущения  
типа СПС)

Дата составления протокола испытания типа СПС .....

Завод-изготовитель свидетельствует о том, что все части, поставленные в данном  
комплекте кузова, соответствуют частям, использовавшимся в кузове, прошедшем  
испытание для допущения типа СПС.

Подпись завода-изготовителя

Печать завода-изготовителя

Фамилия.....

Должность в компании.....

Дата.....



**ОБРАЗЕЦ № 13**

Свидетельство, удостоверяющее компетентность сборщика в том, что касается сборки комплектов кузовов СПС

Мы, нижеподписавшиеся изготовители комплектов кузовов СПС, настоящим удостоверяем, что ..... ((кем) название компании или фамилия лица) успешно завершён процесс сборки комплектов кузовов СПС (тип/образец №) .....

Профессиональная компетенция указанных выше компании/лица в плане сборки данного комплекта, которая была произведена в соответствии с нашими и инструкциями, нас удовлетворяет. Следовательно, данная компания/данное лицо допускается в качестве квалифицированного сборщика указанного выше комплекта кузова СПС.

Подпись завода-изготовителя

Печать завода-изготовителя

Фамилия.....

Должность в компании .....

Дата .....

### **Добавление 1 к приложению 2**

Изменить следующим образом:

#### **"Контроль температуры воздуха при перевозке быстрозамороженных скоропортящихся пищевых продуктов**

Транспортное средство должно быть оборудовано подходящим записывающим устройством, позволяющим часто и регулярно контролировать температуру воздуха, воздействию которой подвергаются быстрозамороженные пищевые продукты, предназначенные для потребления человеком.

Измерительный прибор сертифицируется уполномоченной организацией, а документация предоставляется компетентным органам СПС для утверждения.

Измерительные приборы должны соответствовать стандартам EN 12830 (Датчики температуры, используемые в процессе перевозки, складирования и доставки охлажденных, замороженных, глубокозамороженных/быстрозамороженных пищевых продуктов и мороженого - Испытания, рабочие характеристики, пригодность) и EN 13486 (Датчики температуры и термометры, используемые в процессе перевозки, складирования и доставки охлажденных, замороженных, глубокозамороженных/быстрозамороженных пищевых продуктов и мороженого - Периодическая проверка).

На полученных таким образом записях температуры должна быть проставлена соответствующая дата, причем оператор должен сохранять эти записи по крайней мере в течение одного года в зависимости от характера пищевого продукта.

Измерительные приборы должны соответствовать положениям настоящего добавления в течение одного года после даты вступления в силу приведенного выше положения. Измерительные приборы, которые уже были установлены до этой даты, но не соответствуют вышеуказанному стандарту, могут использоваться до 31 декабря 2009 года".

### Приложение 3

#### Принятые тексты справочника СПС

#### **Справочник СПС**

Читать введение следующим образом:

#### **"ПРЕДИСЛОВИЕ**

1. Справочник СПС включает само Соглашение СПС и приложения к нему вместе с комментариями, изложенными в соответствующих местах для уточнения или разъяснения текста.
2. Комментарии, содержащиеся в Справочнике СПС, не имеют обязательной юридической силы для Договаривающихся сторон СПС. Вместе с тем они имеют важное значение для толкования, согласования и применения Соглашения, поскольку они отражают мнения Рабочей группы по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН).
3. Комментарии приводятся после положений Соглашения, к которым они относятся.
4. Комментарии не изменяют положений Соглашения или приложений к нему, а лишь уточняют их содержание, значение и область применения.
5. Комментарии дают возможность применять положения Соглашения и приложений к нему с учетом развития технологии и экономической ситуации. В некоторых случаях они также могут содержать описание некоторых видов рекомендованной практики.

#### **Комментарий к статье 5**

Изменить комментарий к статье 5 следующим образом:

"Комментарий:

*Положения Соглашения не должны распространяться на сухопутные перевозки контейнеров, классифицируемых в качестве морских по тепловым характеристикам, т.е. контейнеров ISO-14916-2 или контейнеров, соответствующих эквивалентному им стандарту, допущенному компетентным органом одной из Договаривающихся сторон*

*СПС, предшествующие или следующие за одной или несколькими морскими перевозками, иными, чем те, которые указаны в пункте 2 статьи 3".*

### **Комментарии к пункту 2 с) добавления 1 к приложению 1**

Добавить нижеследующие комментарии к пункту 2 с) добавления 1 к приложению 1.

После фразы "Конструкция должна быть сопоставимой и, в частности, изоляционный материал и метод изоляции должны быть идентичными" добавить следующее:

*"Примечание 1.1 Различные виды оборудования, например прицепы или полуприцепы, могут считаться имеющими сопоставимую конструкцию, если соблюдаются другие условия, указанные в пункте 2 с) i) добавления 1 к приложению 1.*

*Примечание 1.2 Допускается использование иных поверхностных материалов, чем на образце транспортного средства, если при этом не уменьшается толщина изоляционного материала, а также если изменение поверхностного материала не ухудшает изотермических свойств кузова."*

После фразы "Толщина изоляционного материала должна быть не меньше толщины материала транспортного средства, которое служит образцом", добавить следующее:

*"Примечание 2.1 Не допускается уменьшение в отдельных частях кузова толщины изоляционного материала по сравнению с толщиной изоляционного материала на образце транспортного оборудования и компенсирование этого изменения за счет соответствующего увеличения толщины изоляционного материала в других частях кузова."*



## 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 2007 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 2006 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 2006 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 2006 года: Содействие внедрению экологически более чистых транспортных средств и видов топлива

- 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 2007 года: Подготовка окончательного варианта справочника, включая пересмотренные приложения.

- g) Соответствие законодательства Европейского союза и СПС. Очередность: 1

Результаты, ожидаемые к концу 2006 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 (2006 год). Очередность: 2

Результаты, ожидаемые к концу 2006 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 (2006 год). Очередность: 2

Результаты, ожидаемые к концу 2008 года: Вступление в силу новой поправки к СПС, касающейся многокамерных транспортных средств с разными температурными режимами.

- j) Рассмотрение вопроса о сертификации комплектов кузовов (2006 год).

Очередность: 2

Результаты, ожидаемые к концу 2007 года: Вступление в силу новой поправки к СПС о сертификации комплектов кузовов.

- k) Обеспечение надежности документов СПС (2006 год).

Результаты, ожидаемые к концу 2006 года: Рекомендации о наиболее эффективных средствах обеспечения надежности документов СПС.

---