



---

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по перевозкам  
скоропортящихся пищевых продуктов**

Семьдесят пятая сессия

**Доклад Рабочей группы по перевозкам скоропортящихся  
пищевых продуктов о работе ее семьдесят пятой сессии,**

состоявшейся в Женеве 8–11 октября 2019 года



## Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники .....	1–4	5
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) .....	5	5
III. Деятельность органов ЕЭК, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 2 повестки дня) .....	6–11	5
A. Комитет по внутреннему транспорту .....	6–9	5
B. Рабочая группа по сельскохозяйственным стандартам качества .....	10–11	5
IV. Деятельность других международных организаций, занимающихся вопросами, которые представляют интерес для Рабочей группы (пункт 3 повестки дня) .....	12–31	6
A. Международный институт холода (МИХ) .....	12–13	6
B. «Трансфригорут интернэшнл» .....	14	6
C. Организации по стандартизации .....	15	6
1. CEN/TC 413 Рабочая группа 2 .....	16–20	6
2. CEN/TC 413 Рабочая группа 1 .....	21–24	7
3. Пересмотр стандарта EN 12830 .....	25–26	8
4. Пересмотр стандартов EN 13485 и EN 13486 .....	27–28	8
5. Стандарты ИСО .....	29	8
6. Другие виды деятельности по стандартизации, представляющие интерес для WP.11 .....	30–31	9
V. Статус и осуществление Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС) (пункт 4 повестки дня) .....	32–41	9
A. Состояние применения Соглашения .....	32	9
B. Состояние поправок .....	33–35	10
C. Испытательные станции, официально назначаемые компетентными органами стран – участниц СПС .....	36–37	10
D. Обмен информацией между Сторонами в соответствии со статьей 6 СПС .....	38–39	10
E. Обмен передовой практикой для более эффективного осуществления СПС .....	40	11
F. Толкование СПС .....	41	11
VI. Предложения по поправкам к СПС (пункт 5 повестки дня) .....	42–95	11
A. Предложения, по которым еще не приняты решения .....	42	11
B. Новые предложения .....	43–95	11
1. Предложение о внесении поправок в приложение 1, раздел 2: определение термического оборудования .....	43–44	11
2. Предложение о внесении поправок в приложение 1, добавление 1, раздел 6: согласование формулировок .....	45–46	11
3. Предложение о внесении поправок в раздел 6 а) и b) добавления 1 к приложению 1: действительность протоколов испытаний для механических холодильных установок .....	47–49	11

4.	Градусы Цельсия и Кельвина .....	50	12
5.	Поправка к приложению 1, добавление 3 .....	51	12
6.	Поправка к приложению 1, добавление 2 .....	52	12
7.	Предложения по совершенствованию протоколов испытаний и свидетельств о соответствии СПС .....	53–57	12
8.	Методика измерения мощности холодильных механических установок с двумя температурными режимами и одним испарителем .....	58–60	13
9.	Предлагаемая поправка к пункту 6.5 добавления 2 к приложению 1: испытание на охлаждение, измерение наружной температуры .....	61	13
10.	Поправки к приложению 1, добавление 2, пункты 3.2.6 и 4.3.4 ii), к приложению 1, добавление 3, и к Справочнику СПС .....	62–65	13
11.	Поправка к образцам свидетельства, в котором определены технические требования к транспортным средствам и цистернам, предназначенным для перевозки жидкостей, в связи с необходимостью принимать во внимание технические изменения, обусловленные применением новых изоляционных пеноматериалов .....	66–68	14
12.	Поправка к приложению 2, добавление 1 .....	69–70	14
13.	Поправка к приложению 1, добавление 2 .....	71	14
14.	Предложение о внесении поправки в раздел 3 добавления 1 к приложению 1: Свидетельства о соответствии транспортных средств, не оснащенных термическим оборудованием, до его передачи в другую страну .....	72–74	15
15.	Предложение по поправке к СПС, предусматривающей включение в него специальных положений, применяемых к упаковкам и транспортным средствам и контейнерам, содержащим вещества, представляющие опасность асфиксии при использовании для целей охлаждения или кондиционирования (такие, как лед сухой (№ ООН 1845), или азот охлажденный жидкий (№ ООН 1977), или аргон охлажденный жидкий (№ ООН 1951)) .....	75	15
16.	Временные свидетельства СПС на прототип оборудования .....	76–78	15
17.	Поправка к образцу протокола типового испытания, устанавливающего условия испытания, подлежащие регистрации для определения расхода воздуха на выходе испарителя .....	79	15
18.	Роль неопределенности измерений в процессе принятия решений по оценке соответствия в рамках СПС .....	80–81	16
19.	Определение номенклатуры оборудования с учетом технологий на основе смешанных источников энергии .....	82–83	16
20.	Поправка к образцу протокола испытаний, определяющая технические характеристики холодильных установок и их эффективную холодильную мощность, в связи с необходимостью учета технологических достижений, обусловленных использованием новых средств контроля .....	84–87	16
21.	Поправка к приложению 1 .....	88–89	17

22.	Поправка к СПС, содержащая положения о создании базы данных о свидетельствах СПС, выдаваемых компетентными органами всех Договаривающихся сторон, на веб-сайте секретариата Рабочей группы и положения о публикации компетентными органами Договаривающихся сторон перечня всех свидетельств СПС на своих веб-сайтах .....	90–93	17
23.	Доклад неофициальной рабочей группы по совершенствованию системы допущения транспортных средств и изотермического оборудования СПС .....	94–95	17
VII.	Справочник СПС (пункт 6 повестки дня) .....		18
	Поправки к приложению 1, добавление 2, пункты 3.2.6 и 4.3.4 ii), к приложению 1, добавление 3, и к Справочнику СПС .....	96	18
VIII.	Сфера действия СПС (пункт 7 повестки дня) .....	97	18
IX.	Энергетическая маркировка, хладагенты и вспенивающие вещества (пункт 8 повестки дня) .....	98	18
X.	Программа работы и двухгодичная оценка (пункт 9 повестки дня) .....	99	18
XI.	Выборы должностных лиц (пункт 10 повестки дня) .....	100	18
XII.	Прочие вопросы (пункт 11 повестки дня) .....	101–104	18
XIII.	Утверждение доклада (пункт 12 повестки дня) .....	105	19
Приложения			
I.	Исправления к документу ECE/TRANS/WP.11/237 .....		20
II.	Предлагаемые поправки к СПС .....		21
III.	Исправления к СПС .....		23
IV.	Добавления к Справочнику СПС .....		24

## I. Участники

1. Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов (WP.11) провела свою семьдесят пятую сессию 8–11 октября 2019 года; функции Председателя сессии исполнял г-н К. де Путтер (Нидерланды), а заместителя Председателя – г-н Ж.М. Бонналь (Франция).
2. В работе сессии приняли участие представители следующих стран: Германии, Дании, Испании, Италии, Латвии, Люксембурга, Марокко, Нидерландов, Польши, Российской Федерации, Словении, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Турции, Финляндии, Франции, Хорватии, Чешской Республики и Швейцарии.
3. В соответствии с пунктом 11 круга ведения Европейской экономической комиссии в работе сессии также принял участие представитель Алжира.
4. Кроме того, в ее работе участвовали представители межправительственной организации «Международный институт холода» (МИХ) и следующих неправительственных организаций: Международной ассоциации изготовителей автомобильных кузовов и прицепов (МАИАКП) и международной федерации «Трансфригорут интернэшнл» (ТИ). Был также представлен проект «ЕвроМед».

## II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

*Документы:* ECE/TRANS/WP.11/240  
ECE/TRANS/WP.11/240/Add.1

*неофициальные документы:* INF.1 и INF.3 (секретариат)

5. Предварительная повестка дня (ECE/TRANS/WP.11/240 и -/Add.1) была утверждена с поправками, содержащимися в неофициальном документе INF.1, с тем чтобы учесть неофициальные документы INF.1–INF.5.

## III. Деятельность органов ЕЭК, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 2 повестки дня)

### A. Комитет по внутреннему транспорту

6. Рабочая группа была проинформирована о результатах восьмидесяти первой сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) (19–22 февраля 2019 года), которые отражены в ее докладе (ECE/TRANS/288, пункты 99–104).
7. КВТ утвердил доклады о работе своих вспомогательных органов (ECE/TRANS/288, пункт 117).
8. В связи с предложениями по конкретному плану согласования деятельности Рабочей группы со стратегией КВТ WP.11 решила направить секретариату материалы, которые затем будут сведены воедино и представлены в документе для обсуждения на следующей сессии.
9. Что касается нерешенных вопросов, отраженных в докладе об итогах круглого стола, на котором рассматривались пути улучшения функционирования Рабочей группы (см. ECE/TRANS/WP.11/239, пункты 5–29), то Рабочая группа решила определить подходящий способ проведения дальнейших обсуждений на следующей сессии.

### B. Рабочая группа по сельскохозяйственным стандартам качества

10. Для WP.11 представляли интерес следующие мероприятия Рабочей группы по сельскохозяйственным стандартам качества (WP.7):

- совещание/рабочее совещание ЕЭК ООН по качеству мяса для устойчивого будущего: международное совещание по качеству питания, стандартам и инновационным решениям в интересах торговли, 1–2 августа 2019 года, Потсдам–Берлин, Германия;
- двадцать восьмая сессия Специализированной секции по разработке стандартов на мясо (GE.11), 19 ноября 2019 года, Женева, Швейцария;
- семьдесят пятая сессия Рабочей группы по сельскохозяйственным стандартам качества (WP.7), 20–21 ноября 2019 года, Дворец Наций, Женева, Швейцария.

11. Более подробную информацию об этих и других мероприятиях см. на следующем веб-сайте WP.7: <http://www.unece.org/trade/agr/welcome.html>.

#### **IV. Деятельность других международных организаций, занимающихся вопросами, которые представляют интерес для Рабочей группы (пункт 3 повестки дня)**

##### **A. Международный институт холода (МИХ)**

12. Рабочая группа была проинформирована о результатах совещания Подкомиссии МИХ по рефрижераторным перевозкам (совещания СЕРТЕ), состоявшегося в Вагенингене (Нидерланды) 24 и 25 апреля 2019 года (см. неофициальный документ INF.2). Подкомиссия поддержала предложения, представленные на рассмотрение WP.11, в том числе относительно:

- ссылки на расход воздуха (аспекты перевода с французского языка на английский и наоборот);
- второго поставщика испарителей.

13. Была выражена некоторая обеспокоенность в связи с ошибкой в инструменте расчета мультитемпературного режима, о которой сообщается в протоколе совещания СЕРТЕ. Представители «Трансфригорут интернэшнл» пояснили, что в последней обновленной версии программного обеспечения эта ошибка была исправлена, и заявили о готовности исправлять любые ошибки, которые будут выявлены в будущем.

##### **B. «Трансфригорут интернэшнл»**

14. Представитель «Трансфригорут интернэшнл» сообщил о недавней деятельности своей организации, освещенной в неофициальном документе INF.5.

##### **C. Организации по стандартизации**

15. WP.11 была проинформирована о ходе деятельности по разработке и пересмотру стандартов.

###### **Стандарты EN**

###### **1. CEN/TC 413 Рабочая группа 2**

16. Эксперты от Германии, Ирландии, Италии, Соединенного Королевства и Франции провели в течение последних 12 месяцев несколько встреч и совещаний рабочей группы, в которых в неофициальном порядке приняли также участие эксперты от ряда других европейских государств.

17. Стандарт EN 16440–1:2015-01 «Методологии испытания оборудования охлаждения изотермических транспортных средств – Часть 1: Установки рефрижераторные с испарителем с принудительной циркуляцией воздуха и с

нагревательными устройствами или без таковых». Окончательный вариант был опубликован в январе 2015 года.

18. На рассмотрении по-прежнему находится следующая дополнительная часть:

- Часть 2: Эвтектические системы: нынешний рабочий проект все еще находится на стадии рассмотрения для подготовки окончательного варианта, и в частности положений, касающихся испытаний для определения холодопроизводительности и потребления при эксплуатации нового оборудования с эвтектическими системами и использовании оборудования в повседневных технологических процессах. Проект документа был передан на новое голосование и активацию для доработки проекта prEN 16440-2 и рассмотрения ЕКС;
- Часть 3: Транспортные холодильные системы с сухим льдом. По этому проекту работа прекращена;
- Часть 4: Контролируемые газовые холодильные системы с непосредственным испарением. По этому проекту работа прекращена;
- Часть 5: Контролируемые газовые холодильные системы с косвенным испарением. По этому проекту работа прекращена.

19. Разработка дополнительной части 6 «Особые требования для мультитемпературных систем» запланирована в качестве следующего проекта.

20. Дополнительная часть X «Специальные требования к транспортным средствам, в механических холодильных или нагревательных устройствах которых используются легковоспламеняющиеся хладагенты» находится на рассмотрении Рабочей группы 1 и Рабочей группы 2 в качестве последующего проекта под названием «Требования к испытаниям и процесс анализа рисков для транспортных холодильных систем с новыми хладагентами низкого ПГП» с учетом ее актуальности для работы обеих групп.

## 2. CEN/TC 413 Рабочая группа 1

21. В течение года эксперты из Германии, Ирландии, Италии, Соединенного Королевства, Франции и Финляндии при поддержке экспертов из Словакии и Чешской Республики провели несколько встреч и совещаний рабочей группы, в которых в неофициальном порядке приняли также участие эксперты от ряда других европейских государств.

22. Проектный комитет будет заниматься разработкой стандарта под названием «Изотермические транспортные средства для перевозки чувствительных к температуре грузов – требования и испытания». Этот стандарт распространяется на изотермические транспортные средства для перевозки чувствительных к температуре грузов, предназначенные для ограничения теплообмена с внешней средой. При необходимости поддержания определенных температур эти транспортные средства могут быть дополнительно оснащены охлаждающими и/или нагревательными устройствами. Требования будут учитывать необходимость поддержания внутренних температур в диапазоне от  $-30\text{ °C}$  до  $+25\text{ °C}$  и температуры внешней среды от  $-30\text{ °C}$  до  $+43\text{ °C}$ .

23. Предполагается, что этот стандарт будет состоять из нескольких частей:

- EN 17066 Часть 1: Контейнеры – Изотермические транспортные средства для перевозки чувствительных к температуре грузов – Требования и испытания для определения терминов, конкретных требований, положений, касающихся испытаний, и параметров изотермических кузовов, включая оценку значения К. Окончательный вариант был опубликован в октябре 2019 года;
- Часть 2: Оборудование – Сочетание изотермических кузовов и их охлаждающих и/или нагревательных устройств, включая проверку холодо- и теплопроизводительности для перевозок грузов на большие расстояния и их распределения;

- Часть 3: Малые контейнеры многократного использования с внутренним объемом не более 2 м<sup>3</sup>;
- Дополнительная часть: Особые требования для мультитемпературных систем – запланировано в качестве следующего проекта;
- Дополнительная часть X «Специальные требования к транспортным средствам, в механических холодильных или нагревательных устройствах которых используются легковоспламеняющиеся хладагенты» находится на рассмотрении Рабочей группы 1 и Рабочей группы 2 в качестве будущего проекта под названием «Требования к испытаниям и процесс анализа рисков для транспортных холодильных систем с новыми хладагентами низкого ГПП» с учетом ее актуальности для работы обеих групп.

24. Это предложение будет рассматриваться на следующем совещании, которое состоится 26–27 ноября 2019 года в Падуе, Италия.

### 3. Пересмотр стандарта EN 12830

25. Пересмотр стандарта EN 12830:1999 «Регистраторы температуры, используемые при транспортировании, хранении и распределении охлажденной, замороженной и глубокой/быстрой заморозки пищевой продукции и мороженого. Испытания, эксплуатационные характеристики, пригодность к применению».

26. Опубликован новый вариант стандарта EN 12830:2018-10 «Регистраторы температуры, используемые при транспортировании, хранении и распределении чувствительных к температуре грузов. Испытания, эксплуатационные характеристики, пригодность к применению». Этот стандарт учитывает состояние технического прогресса и нынешние требования. Область применения пересмотренного стандарта охватывает расширенный диапазон температур от –80 °C до +85 °C для чувствительных к температуре грузов в холодильной цепи.

### 4. Пересмотр стандартов EN 13485 и EN 13486

27. Следующие стандарты были пересмотрены с целью учета изменений и последних технических наработок, отраженных в опубликованном стандарте EN 12830:2018-10 «Регистраторы температуры, используемые при транспортировании, хранении и распределении чувствительных к температуре грузов. Испытания, эксплуатационные характеристики, пригодность к применению»:

- EN 13485:2002 «Термометры для измерения температуры воздуха и продуктов, используемые при транспортировании, хранении и распределении охлажденной, замороженной и глубокой/быстрой заморозки пищевой продукции и мороженого. Испытания, эксплуатационные характеристики, пригодность к применению»; и
- EN 13486:2002 «Регистраторы температуры и термометры, используемые при транспортировании, хранении и распределении охлажденной, замороженной и глубокой/быстрой заморозки пищевой продукции и мороженого. Периодическая проверка».

28. Рассмотрение началось 4 октября 2018 года. В Берлине, Париже, Мадриде и Мюнхене было проведено несколько совещаний CEN TC 423 PC с участием экспертов от Германии, Франции, Испании и Португалии. Следующее совещание состоялось 23 октября 2019 года в Париже.

### 5. Стандарты ИСО

29. Представитель Соединенного Королевства кратко описал пять стандартов ИСО, разработанных или разрабатываемых в настоящее время и имеющих отношение к WP.11:

- ISO 1496 PART II ISO/TC104/SC2/WG1 – Технические требования и методы испытаний – Контейнеры изотермические. Стандарт был опубликован в октябре 2018 года; требования включают значение К для новых контейнеров, которое



должно составлять 0,3 Вт/м<sup>2</sup>/°С, но не превышать 0,4 Вт/м<sup>2</sup>/°С в течение всего срока эксплуатации, как это предусмотрено в новом информационном приложении по вопросам старения с указанием ухудшения теплоизоляции контейнеров с течением времени. Испытание на определение значения К сейчас идентично предусмотренному в СПС и включает требование в отношении циркуляции воздуха, а также для грузовой марки и высоты пола;

- ISO 20854 ISO/TC104/SC2/WG1. Контейнеры изотермические – Стандарт безопасности для систем охлаждения, в которых используются легковоспламеняющиеся хладагенты – Требования к конструкции и эксплуатации. Стороны единогласно проголосовали за подготовку окончательного проекта международного стандарта и его опубликование в конце 2019 года. Настоящий стандарт не применяется к дорожным транспортным средствам, но будет актуален в контексте будущей разработки стандарта для них;
- ISO 23412 ISO/PC 315. Непрямые перевозки для доставки охлажденных грузов в условиях контролируемой температуры – Наземная перевозка отправок с промежуточной перевалкой. Стандарт находится на этапе подготовки окончательного проекта международного стандарта для опубликования в 2019 году;
- ISO/DIS 22982-1. Транспортная тара – Транспортная тара с регулируемой температурой для грузовых отправок – Часть 1: Общие требования;
- ISO/CD 22982-2. Транспортная тара с регулируемой температурой – Часть 2: Общие технические требования к испытанию транспортной тары с регулируемой температурой для грузовых отправок.

#### **6. Другие виды деятельности по стандартизации, представляющие интерес для WP.11**

30. Информация о проектах, осуществляемых Кореей, в рамках ISO/TC 122 «Упаковка». В рамках рабочей группы ISO/TC 122/WG 16 под названием «Упаковка чувствительных к температуре грузов» под руководством Кореи осуществляются два проекта:

- ISO/NP 22982-1 «Транспортная тара с регулируемой температурой – Часть 1: общие требования к транспортной таре с регулируемой температурой для грузовых отправок»; и
- ISO/NP 22982-2 «Транспортная тара с регулируемой температурой – Часть 2: общие технические требования к испытанию транспортной тары с регулируемой температурой для грузовых отправок».

31. Первые замечания были получены до августа 2019 года. Эти документы по-прежнему находятся на этапе рассмотрения в преддверии подготовки окончательных проектов стандартов ИСО.

## **V. Статус и осуществление Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС) (пункт 4 повестки дня)**

### **A. Состояние применения Соглашения**

32. За период, прошедший после прошлой сессии Рабочей группы, к СПС не присоединилось ни одной новой страны, поэтому число Договаривающихся сторон по-прежнему составляет 50.

## **В. Состояние поправок**

33. 31 января 2019 года Договорная секция Организации Объединенных Наций направила Договаривающимся сторонам СПС уведомление, содержащееся в приложении I к докладу ECE/TRANS/WP.11/237 и приложении I к докладу ECE/TRANS/WP.11/239 (уведомление депозитария C.N.19.2019.TREATIES-XI.B.22), о предлагаемых поправках к СПС, принятых WP.11 на ее семьдесят третьей и семьдесят четвертой сессиях в 2017 и 2018 годах соответственно.

34. Согласно пункту 2 b) статьи 18 СПС, 28 февраля 2019 года правительство Германии проинформировало Генерального секретаря о том, что, хотя оно и намерено принять эти предложения, условия их принятия пока не выполнены (C.N.75.2019.TREATIES-XI.B.22). По этой причине поправки, принятые на сессиях WP.11 в 2017 и 2018 годах, будут считаться принятыми только в том случае, если до истечения девятимесячного срока после первоначального шестимесячного периода уведомления правительство Германии не уведомит о возражении против предложенных поправок.

35. Предложенные исправления к СПС, принятые на семьдесят четвертой сессии WP.11 в 2018 году (ECE/TRANS/WP.11/239, приложение II), были доведены до сведения Договаривающихся сторон СПС Договорной секцией Организации Объединенных Наций 30 января 2019 года (C.N.18.2019.TREATIES-XI.B.22). Эти исправления были сочтены принятыми 10 мая 2019 года (C.N.159.2019.TREATIES-XI.B.22).

## **С. Испытательные станции, официально назначаемые компетентными органами стран – участниц СПС**

36. На своей семьдесят третьей сессии Рабочая группа поручила секретариату направить письмо всем Договаривающимся сторонам с напоминанием, в частности, об обязательстве Договаривающихся сторон регулярно обновлять контактную информацию о компетентных органах.

37. В результате этого несколько стран обновили контактные данные о своих компетентных органах. Вся поступившая информация была включена в перечень компетентных органов и официально назначаемых испытательных станций, с которым можно ознакомиться по следующему адресу в Интернете: <http://www.unece.org/trans/main/wp11/teststationsnew.html>.

## **Д. Обмен информацией между Сторонами в соответствии со статьей 6 СПС**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.11/2019/1 (Секретариат)

38. На прошлой сессии WP.11 поблагодарила 22 страны, представившие данные в ответ на вопросник об осуществлении СПС в 2017 году, подчеркнув необходимость в обязательном порядке располагать информацией от всех Договаривающихся сторон СПС и тот факт, что такая информация служит одним из средств согласования усилий по осуществлению Соглашения. Поступившие данные за 2018 год были представлены в документе ECE/TRANS/WP.11/2019/1. Странам также было предложено ответить на дополнительный вопрос, касающийся применения СПС; ответы, поступившие в секретариат, содержатся в приложении к документу ECE/TRANS/WP.11/2019/1.

39. WP.11 заслушала информацию о последних изменениях, связанных со свертками и небольшими контейнерами, используемыми для перевозок скоропортящихся пищевых продуктов. Для получения информации о нынешней практике и принятия решения о том, следует ли эту тему рассмотреть более подробно на будущих сессиях WP.11, было решено включить в вопросник за 2019 год следующий вопрос: «Каким образом регулируется в вашей стране порядок перевозки скоропортящихся пищевых продуктов в посылках и небольших контейнерах?».

## **Е. Обмен передовой практикой для более эффективного осуществления СПС**

40. WP.11 решила рассмотреть документы по данному пункту повестки дня в рамках подпункта 5 b) повестки дня.

## **Е. Толкование СПС**

41. Поскольку никаких документов в рамках этого подпункта повестки дня представлено не было, никаких обсуждений по данному вопросу не проводилось.

## **VI. Предложения по поправкам к СПС (пункт 5 повестки дня)**

### **А. Предложения, по которым еще не приняты решения**

42. Поскольку никаких документов в рамках этого подпункта повестки дня представлено не было, никаких обсуждений по данному вопросу не проводилось. Рабочая группа решила распространить исправление к документу ECE/TRANS/WP.11/237, касающееся некоторых несоответствий, выявленных в предложении по образцу № 13 протокола испытания (см. приложение I).

### **В. Новые предложения**

#### **1. Предложение о внесении поправок в приложение 1, раздел 2: определение термического оборудования**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.11/2019/2 (Германия)

43. Рабочая группа в принципе согласилась с включением определения термина «термическое оборудование», отметив, однако, что данное предложение следует изменить, представив конкретное определение, а не просто перечень аспектов, который может рассматриваться в качестве такового.

44. Делегации Германии было предложено внести пересмотренное предложение на следующей сессии с учетом изложенных замечаний.

#### **2. Предложение о внесении поправок в приложение 1, добавление 1, раздел 6: согласование формулировок**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.11/2019/3 (Германия)

45. Были выражены некоторые опасения в связи с заменой английского термина «unit» («установка») в отдельных частях текста, поскольку не всем делегациям было понятно, идет ли речь о единице измерения поверхности либо о единице транспортного средства. Представители Российской Федерации и Франции также сослались на проблемы с толкованием текста на русском и французском языках после принятия во внимание предложенных изменений.

46. Делегация Германии обратилась к Рабочей группе с просьбой принять участие в дальнейшей разработке этого предложения, с тем чтобы представить его пересмотренный вариант на следующей сессии.

#### **3. Предложение о внесении поправок в раздел 6 а) и б) добавления 1 к приложению 1: действительность протоколов испытаний для механических холодильных установок**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.11/2019/4 (Германия)

47. Был высказан ряд вопросов, вызывающих озабоченность по поводу следующего:

- отсутствие указания на то, какой именно компетентный орган имеется в виду: национальный компетентный орган или компетентный орган страны изготовления;
- отсутствие четкого определения формулировки «основные компоненты не подлежат модификации», затрудняющее принятие компетентными органами решения о том, следует ли продлевать срок действия свидетельства о допущении данного типа;
- отсутствие ссылки на использовавшийся вариант программного обеспечения, хотя, по мнению некоторых делегаций, к этой информации следует обеспечить доступ.

48. Было решено, что подготовка перечня компонентов, которые могли бы влиять на холодопроизводительность установки, необходима для уточнения формулировки «основные компоненты не подлежат модификации» и что представители «Трансфригорут интернэшнл» внесут соответствующее предложение для рассмотрения на следующей сессии.

49. WP.11 просила делегацию Германии представить пересмотренное предложение на следующей сессии.

#### 4. Градусы Цельсия и Кельвина

*Документ:* ECE/TRANS/WP.11/2019/6 (Испания)

50. Хотя в принципе никаких возражений в отношении содержащихся в данном документе предложений выражено не было, для нахождения научно обоснованного способа последовательного указания температуры, температурных диапазонов и единиц коэффициента К Рабочая группа решила перенести рассмотрение этого документа на следующее совещание Подкомиссии МИХ по перевозкам холодильным транспортом (совещание СЕРТЕ). Представитель МИХ просил Рабочую группу, в частности делегации Испании и Словении, принять участие в определении возможных путей продвижения вперед в данной области.

#### 5. Поправка к приложению 1, добавление 3

*Документ:* ECE/TRANS/WP.11/2019/19 (Соединенное Королевство)

51. Рабочая группа приняла предложение, изложенное в данном документе, с последующей поправкой к пункту 3 «Образца свидетельства, выдаваемого на изотермические транспортные средства, транспортные средства-ледники, рефрижераторы или отопляемые транспортные средства, предназначенные для международных сухопутных перевозок скоропортящихся пищевых продуктов», содержащегося в добавлении 3 к приложению 1 к СПС (см. приложение II).

#### 6. Поправка к приложению 1, добавление 2

*Документ:* ECE/TRANS/WP.11/2019/22 (Соединенное Королевство)

52. Документ был снят с обсуждения, поскольку предложения уже рассматриваются в документе ECE/TRANS/WP.11/2019/16.

#### 7. Предложения по совершенствованию протоколов испытаний и свидетельств о соответствии СПС

*Документ:* ECE/TRANS/WP.11/2019/16 (Нидерланды от имени неофициальной рабочей группы по совершенствованию системы допущения транспортных средств и изотермического оборудования СПС)

53. Рабочая группа поблагодарила неофициальную рабочую группу за проделанную по этой теме работу, поскольку, по ее мнению, совершенствование

системы допущения транспортных средств и изотермического оборудования СПС может способствовать согласованию процедур допущения для всех договаривающихся сторон.

54. В связи с предложением 1 был сделан вывод о том, что, прежде чем вносить поправки в СПС, необходимо дать определения новых используемых терминов. Обсуждение этой темы было отложено до представления таких определений.

55. Предложение 2 было принято. Предложение 3 было принято с изменением к предлагаемой поправке в тексте на французском языке (см. приложение II).

56. В отношении предложения 4 некоторые делегации высказали мнение, что если в табличке изготовителя уже требуется указывать месяц и год изготовления, то в образцы протоколов испытаний также следует включать эту информацию. Было отмечено, что между образцами имеются некоторые несоответствия и что для рассмотрения на одной из будущих сессий следует представить предложение об указании, когда это уместно, месяца и года изготовления.

57. Предложения 5 и 6 были приняты (см. приложение II).

#### **8. Методика измерения мощности холодильных механических установок с двумя температурными режимами и одним испарителем**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.11/2019/11 (Франция)

58. Было отмечено, что если при транспортировке продуктов, которые должны оставаться свежими, существует риск замораживания, то такое оборудование не должно использоваться для перевозки подобного рода продуктов, и что, возможно, в положениях СПС потребуется разъяснение, для того чтобы четко отразить этот принцип. Были также высказаны некоторые сомнения в отношении размещения поправки в СПС.

59. Также было разъяснено, что риск замерзания связан со всеми типами транспортных средств, которые не имеют отопительных устройств достаточной мощности, когда транспортировка осуществляется при отрицательных температурах окружающей среды.

60. Делегация Франции представит пересмотренное предложение на следующей сессии с учетом всех высказанных замечаний.

#### **9. Предлагаемая поправка к пункту 6.5 добавления 2 к приложению 1: испытание на охлаждение, измерение наружной температуры**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.11/2019/12 (Финляндия)

61. После внесения поправок в предложение с учетом высказанных замечаний и озабоченностей новый предлагаемый текст был поставлен на голосование и принят пятью голосами (Дания, Италия, Соединенное Королевство, Турция и Финляндия) (см. приложение II).

#### **10. Поправки к приложению 1, добавление 2, пункты 3.2.6 и 4.3.4 ii), к приложению 1, добавление 3, и к Справочнику СПС**

*Документы:* ECE/TRANS/WP.11/2019/10 (Франция)  
ECE/TRANS/WP.11/2019/17 (Соединенное Королевство)

62. Было отмечено, что предложение Соединенного Королевства направлено на завершение работы над поправкой, включенной в СПС, которая вступила в силу 19 декабря 2016 года, а предложение Франции предусматривает возвращение к состоянию до 19 декабря 2016 года, когда информация о расходе воздуха указывалась изготовителем.

63. Некоторые представители высказались против включения в СПС положений, касающихся циркуляции воздуха в кузове транспортного средства, поскольку, как предполагается, главная цель заключается в поддержании необходимой температуры

вокруг скоропортящихся грузов и регулирование расхода рассеиваемого воздуха является не единственным способом достижения желаемой температуры.

64. Ряд других представителей выразили озабоченность по поводу того, каким образом предлагаемая поправка будет применяться в следующих случаях: когда кузов транспортного средства является либо очень большим, либо слишком маленьким; новые транспортные средства оснащены интеллектуальными системами, способными регулировать переменный расход воздуха для оптимизации энергопотребления, и установки имеют более одного испарителя.

65. В заключение Рабочая группа решила придерживаться подхода, предложенного Соединенным Королевством и состоящего в том, чтобы попытаться включить в СПС положения о регулировании скорости расхода воздуха в кузове транспортного средства, прежде чем продолжить обсуждение предложения Франции. В этой связи она просила делегации, проголосовавшие против предложения (Германия, Финляндия и Чешская Республика), передать свои замечания делегации Соединенного Королевства. Для рассмотрения на следующей сессии будет представлено пересмотренное предложение.

**11. Поправка к образцам свидетельства, в котором определены технические требования к транспортным средствам и цистернам, предназначенным для перевозки жидкостей, в связи с необходимостью принимать во внимание технические изменения, обусловленные применением новых изоляционных пеноматериалов**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.11/2019/7 (Франция)

66. Ряд делегаций высказали мнение, что некоторые производители могут считать содержащуюся в предлагаемой поправке запрошенную информацию конфиденциальной, главным образом в тех случаях, когда транспортные средства передаются в другую страну. Было разъяснено, что запрашиваемую информацию следует предоставлять испытательным станциям для проведения испытаний и что испытательные станции обязаны соблюдать соглашения о конфиденциальности.

67. После того как некоторые делегации выразили обеспокоенность по поводу трудностей, связанных с получением информации, которая, по их мнению, является весьма подробной, предложение было изменено и вынесено на голосование. Оно было отклонено, после того как три стороны проголосовали за него (Дания, Марокко и Франция), а две – против (Германия и Российская Федерация).

68. Делегация Франции представит пересмотренное предложение на следующей сессии с учетом этих замечаний, распространив сферу действия предложения на изоляционные материалы в целом, а не только на пеноматериалы.

**12. Поправка к приложению 2, добавление 1**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.11/2019/20 (Соединенное Королевство)

69. Рабочая группа приняла предложение 3, добавив в него положение о переходной мере, позволяющей использовать находящиеся в эксплуатации регистраторы температуры, соответствующие стандарту EN 12830:1999 (см. приложение II).

70. Было подчеркнуто, что Рабочей группе следует ускорить создание неофициальной рабочей группы по стандартизации, как это было решено на семьдесят четвертой сессии, в целях более эффективного рассмотрения этих тем.

**13. Поправка к приложению 1, добавление 2**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.11/2019/21 (Соединенное Королевство)

71. Предложение было принято в качестве исправления (см. приложение III).

**14. Предложение о внесении поправки в раздел 3 добавления 1 к приложению 1: Свидетельства о соответствии транспортных средств, не оснащенных термическим оборудованием, до его передачи в другую страну**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.11/2019/5 (Германия)

72. Некоторые делегации поддержали это предложение в принципе, поскольку считают, что применение положений СПС гармонизировано не во всех договаривающихся сторонах и что предложенное разъяснение позволяет избежать ненужных испытаний при передаче транспортных средств в другую страну, другие же придерживались того мнения, что существующие положения СПС сформулированы четко, поэтому они не видят необходимости вносить в них поправки.

73. Предложение было поставлено на голосование и отклонено пятью голосами (Дания, Италия, Марокко, Российская Федерация и Франция) против трех (Германия, Люксембург и Финляндия).

74. Делегации Германии было предложено представить пересмотренное предложение с учетом высказанных замечаний для рассмотрения на следующей сессии.

**15. Предложение по поправке к СПС, предусматривающей включение в него специальных положений, применяемых к упаковкам и транспортным средствам и контейнерам, содержащим вещества, представляющие опасность асфиксии при использовании для целей охлаждения или кондиционирования (такие, как лед сухой (№ ООН 1845), или азот охлажденный жидкий (№ ООН 1977), или аргон охлажденный жидкий (№ ООН 1951))**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.11/2019/13 (Швейцария)

75. Было решено включить перекрестные ссылки на соответствующие положения других договоров в Справочник СПС в качестве комментария к статье 4 СПС. Измененное предложение было принято (см. приложение IV).

**16. Временные свидетельства СПС на прототип оборудования**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.11/2019/23 («Трансфригорут интернэшнл»)

76. Было уточнено, что в сферу охвата этого документа входят испытания новых технологий на прототипах и что речь идет о дорожных испытаниях, которые следует проводить в различных климатических условиях.

77. Была выражена некоторая обеспокоенность по поводу ответственности за проведение испытаний на прототипах, а также в отношении безопасности пищевых продуктов. Представитель организации «Трансфригорут интернэшнл» пояснил, что изготовитель прототипа будет нести ответственность за проведение испытаний, а также за обеспечение безопасной перевозки скоропортящихся грузов в соответствии с положениями СПС.

78. Представителю «Трансфоргорут интернэшнл» было предложено подготовить для следующей сессии измененное предложение с учетом высказанных замечаний.

**17. Поправка к образцу протокола типового испытания, устанавливающего условия испытания, подлежащие регистрации для определения расхода воздуха на выходе испарителя**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.11/2019/9 (Франция)

79. Были высказаны некоторые замечания относительно испытаний в соответствии со стандартом ISO 5801 и того факта, что наиболее значимой информацией является расход потока на выходе. Впоследствии это предложение было изменено и принято (см. приложение II).

**18. Роль неопределенности измерений в процессе принятия решений по оценке соответствия в рамках СПС**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.11/2019/14 (Словения)

80. Была высказана обеспокоенность по поводу применимости различных методов расчета неопределенности в испытательных лабораториях разной конфигурации, использующих различное оборудование для проведения испытаний. Было пояснено, что цель этого предложения заключается в том, чтобы предоставить некоторые руководящие положения, касающиеся решений по оценке соответствия для аккредитованных лабораторий.

81. Рабочая группа согласилась с тем, что в принципе эти руководящие положения необходимы и что следует провести межсессионное обсуждение между делегациями, которые высказали возражения против этого предложения. Для рассмотрения на следующей сессии необходимо будет представить пересмотренное предложение.

**19. Определение номенклатуры оборудования с учетом технологий на основе смешанных источников энергии**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.11/2019/8 (Франция)

82. Было признано, что в документе рассматривается общая и важная тема, а именно как решать вопросы, связанные с новыми технологиями, в Соглашении СПС. Хотя было достигнуто общее согласие относительно включения в СПС определений для автономных и неавтономных транспортных средств, было выражено несколько озабоченностей по поводу:

- степени автономности, которой должно соответствовать транспортное средство для классификации в качестве такового: был поднят ряд вопросов, касающихся указанного времени и условий эксплуатации машины;
- включения определений в СПС, поскольку концепция автономного/неавтономного транспортного средства может быть применена к нескольким типам транспортных средств.

83. Делегации Франции было предложено представить на следующей сессии пересмотренное предложение, учитывающее высказанные озабоченности и содержащее обоснования принятых решений.

**20. Поправка к образцу протокола испытаний, определяющая технические характеристики холодильных установок и их эффективную холодильную мощность, в связи с необходимостью учета технологических достижений, обусловленных использованием новых средств контроля**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.11/2019/15 (Франция)

84. Некоторые делегации согласились с принципом ведения учета версии программного обеспечения, используемого для проведения испытаний, поскольку эта информация необходима для оценки потребностей в транспортных средствах для повторного испытания. Было также отмечено, что, поскольку может потребоваться повторное испытание транспортных средств, принятие предлагаемой поправки повлечет за собой определенные расходы.

85. Было отмечено, что следует более пристально рассмотреть запрашиваемую в предложении информацию, поскольку она различается в зависимости от типа испытания или испытываемого транспортного средства и для проверки различных конфигураций системы могут потребоваться различные версии программного обеспечения.

86. Большинство делегаций согласились с тем, что программное обеспечение играет все более значимую роль в оценке характеристик холодильных машин и что WP.11 важно проанализировать этот вопрос и найти способ учета различий между разными версиями программного обеспечения.



87. Оба варианта предложения были поставлены на голосование и отклонены: две страны проголосовали «за» (Дания и Франция) и две – «против» (Германия и Италия). Делегации Франции было предложено проконсультироваться с делегациями Германии и Италии и представить пересмотренное предложение на следующей сессии.

## 21. Поправка к приложению 1

*Документ:* ECE/TRANS/WP.11/2019/18 (Соединенное Королевство)

88. Было достигнуто согласие в отношении общей цели предложения о сокращении выбросов, однако Рабочая группа сочла, что оно недостаточно хорошо обосновано и что следует тщательно изучить возможные проблемы с реклассификацией изотермических транспортных средств с усиленной изоляцией в качестве изотермических транспортных средств с нормальной изоляцией. Кроме того, следует четко разграничить транспортные средства, используемые для доставки грузов в городах и перевозок на дальние расстояния.

89. Было также отмечено, что для принятия предлагаемых изменений потребуется значительный переходный период. Делегации Соединенного Королевства было предложено внести пересмотренное предложение на следующей сессии с учетом изложенных замечаний.

## 22. Поправка к СПС, содержащая положения о создании базы данных о свидетельствах СПС, выдаваемых компетентными органами всех Договаривающихся сторон, на веб-сайте секретариата Рабочей группы и положения о публикации компетентными органами Договаривающихся сторон перечня всех свидетельств СПС на своих веб-сайтах

*Документ:* ECE/TRANS/WP.11/2019/24 (Российская Федерация)

90. Поскольку переводы официального документа из Российской Федерации были представлены с опозданием и делегации не смогли полностью ознакомиться с сутью предложения, документ был представлен для предварительного обсуждения.

91. Ряд делегаций высказались в поддержку этого предложения, полагая, что база данных для обмена информацией о свидетельствах расширит возможности для проверки соответствия со стороны полиции и других правоохранительных органов. Были высказаны опасения по поводу безопасности (возможное увеличение числа поддельных свидетельств из-за наличия информации), а также времени и расходов, связанных с созданием национальных баз данных или центральной базы данных. Было также предложено изучить возможность обмена ссылками на национальные базы данных на веб-сайте ЕЭК ООН.

92. Некоторые делегации придерживались того мнения, что действительность свидетельств может быть проверена только путем установления контактов с компетентным органом, занимающимся выдачей свидетельств, и поэтому необходимости в базе данных нет. Рабочая группа решила, что ей требуется дополнительное время для оценки условий создания и полезности базы данных.

93. Делегации Российской Федерации было предложено представить пересмотренное предложение на следующей сессии.

## 23. Доклад неофициальной рабочей группы по совершенствованию системы допущения транспортных средств и изотермического оборудования СПС

*Документ:* неофициальный документ INF.4 (Нидерланды от имени неофициальной рабочей группы)

94. Рабочая группа была проинформирована о результатах обсуждений в неофициальной рабочей группе, которые отражены в неофициальном документе INF.4.

95. WP.11 поблагодарила неофициальную рабочую группу за отличную проделанную работу, поскольку она облегчает процесс обсуждения на пленарных заседаниях, и продлила мандат неофициальной рабочей группы до 2020 года.

## **VII. Справочник СПС (пункт 6 повестки дня)**

Поправки к приложению 1, добавление 2, пункты 3.2.6 и 4.3.4 ii), к приложению 1, добавление 3, и к Справочнику СПС

*Документ:* ECE/TRANS/WP.11/2019/17 (Соединенное Королевство)

96. Предлагаемые поправки к Справочнику СПС не были приняты.

## **VIII. Сфера действия СПС (пункт 7 повестки дня)**

97. Поскольку никаких документов в рамках этого пункта повестки дня представлено не было, обсуждений по данному вопросу не проводилось.

## **IX. Энергетическая маркировка, хладагенты и вспенивающие вещества (пункт 8 повестки дня)**

98. Поскольку никаких документов в рамках этого пункта повестки дня представлено не было, обсуждений по данному вопросу не проводилось.

## **X. Программа работы и двухгодичная оценка (пункт 9 повестки дня)**

99. Рабочая группа решила прекратить подготовку программы работы и документов по двухгодичной оценке и изменить пункт 9 повестки дня следующим образом: «Программа работы». Она решила также добавить новый пункт 7 повестки дня «Доклады неофициальных рабочих групп» и соответственно изменить нумерацию существующих пунктов повестки дня.

## **XI. Выборы должностных лиц (пункт 10 повестки дня)**

100. Рабочая группа избрала г-на Т. Нобре (Португалия) Председателем, а г-на К. де Путтера (Нидерланды) и г-на Ж.М. Бонналя (Франция) заместителями Председателя для своих сессий в 2020 году. Рабочая группа поблагодарила должностных лиц и секретариат за их работу.

## **XII. Прочие вопросы (пункт 11 повестки дня)**

101. Секретариат проинформировал Рабочую группу о том, что в результате внутренней реструктуризации Отдела устойчивого транспорта деятельностью, связанной с перевозкой скоропортящихся пищевых продуктов, сейчас занимается Секция по правилам в области транспортных средств и транспортным инновациям.

### **1. Выражение признательности**

102. Рабочая группа была проинформирована о том, что г-н Стумпфе («Трансфригорут интернэшнл») в марте 2020 года уходит в отставку. WP.11 поблагодарила г-на Стумпфе за его многолетний вклад в работу в области перевозок скоропортящихся пищевых продуктов и пожелала ему долгих лет жизни и счастья после выхода на пенсию.

### **2. Сроки проведения семьдесят шестой сессии**

103. Семьдесят шестую сессию WP.11 планируется провести 6–9 апреля 2020 года (понедельник–четверг). Предельный срок для представления документов – 10 января 2020 года

**3. Сроки проведения семьдесят седьмой сессии**

104. Семьдесят седьмую сессию WP.11 планируется провести 13–16 октября 2020 года (вторник–пятница). Предельный срок для представления документов – 17 июля 2020 года.

**XIII. Утверждение доклада (пункт 12 повестки дня)**

105. WP.11 утвердила доклад о работе своей семьдесят пятой сессии на основе проекта, подготовленного секретариатом.

## Приложение I

[Язык оригинала: английский и французский]

### Исправления к документу ECE/TRANS/WP.11/237

1. Стр. 27, образец № 13, в разделе «Холодильная установка представлена (кем)»

*Исключить* «[(если заявитель не является изготовителем, то представляется заявление изготовителя)].»

2. Стр. 29, образец № 13, таблица, касающаяся теплообменников

*Вместо* существующего текста *читать*:

ТЕПЛООБМЕННИКИ		Конденсатор	Испаритель
Марка-тип			
Количество контуров			
Количество рядов			
Количество слоев термоизоляции			
Количество трубок			
Шаг оребрения [мм]			
Трубопроводы: характер и диаметр [мм] <sup>2</sup>			
Общая поверхность теплообмена [м <sup>2</sup> ] <sup>2</sup>			
Фронтальное сечение [м <sup>2</sup> ]			
ВЕНТИЛЯТОРЫ	Марка-тип		
	Число		
	Количество лопастей на вентилятор		
	Диаметр (мм)		
	Мощность (Вт) <sup>2</sup>		
	Номинальная скорость вращения (об/мин) <sup>2</sup>		
	Общий номинальный объем воздушного потока на выходе (м <sup>3</sup> /ч) при давлении 0 Па <sup>2</sup>		
	Вид привода (Описание: постоянный/переменный ток, частота и т. д.)		

3. Стр. 30, образец № 13, сноска 2

*Вместо* «Величина, указанная изготовителем» *читать* «Информация, указанная изготовителем».

## Приложение II

[Язык оригинала: английский и французский]

### Предлагаемые поправки к СПС

#### 1. Приложение 1, добавление 2, раздел 6.5

Изменить два последних пункта следующим образом:

«Для измерения наружной температуры кузова ( $T_e$ ) должно быть установлено по крайней мере две точки измерения температуры:

- одна точка измерения вертикально в пределах 20 см приблизительно в середине высоты кузова на расстоянии 10–20 см от боковой стенки и
- другая точка измерения на расстоянии 20–50 см от воздухозаборника конденсатора.

Окончательные показания считывают в самой теплой точке измерения внутри кузова в конце испытания на охлаждение. Наружная температура, используемая для определения максимального времени охлаждения, в случае оборудования, изготовленного после 2 января 2012 года, представляет собой среднюю температуру всех показаний в наружных измерительных точках до момента достижения температуры для данного класса».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2019/12 с поправками)

#### 2. Приложение 1, добавление 3

В строке 6.1.2 в образце бланка на английском языке заменить «Not independent» на «dependent» (к тексту на русском языке не относится).

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2019/16 с поправками)

#### 3. Приложение 1, добавление 4

В первой строке после перечня опознавательных буквенных обозначений в тексте на английском языке заменить слова «non-independent» на «dependent» (к тексту на русском языке не относится).

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2019/16 с поправками)

#### 4. Приложение 1, добавление 2, раздел 8, образец № 12

В таблице, касающейся теплообменников, заменить строку «-тип» на следующие две строки:

	Конденсатор	Испаритель
Марка <sup>2/</sup>		
Тип (в случае применимости) <sup>2/</sup>		

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2019/16 с поправками)

#### 5. Приложение 1, добавление 2, раздел 8, образец № 12

В сноске 2 заменить «Величина, указанная изготовителем» на «Информация, указанная изготовителем».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2019/16)

#### 6. Приложение 1, добавление 3

В строках 3, 6.1.1 и 6.1.2 свидетельства в тексте на английском языке заменить «MARK» на «MAKE» (к тексту на русском языке не относится).

В сноске 8 свидетельства в тексте на английском языке заменить «mark» на «make» (к тексту на русском языке не относится).

*(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2019/19 с поправками)*

**7. Приложение 2, добавление 1**

Заменить пункты 2 и 3 следующим текстом:

«Прибор подвергается проверке аккредитованным органом в соответствии со стандартом EN 13486:2002, а документация представляется на утверждение компетентным органам СПС.

Прибор должен соответствовать стандарту EN 12830:2018.

Находящиеся в эксплуатации регистраторы температуры, соответствующие стандарту EN 12830:1999, могут по-прежнему использоваться».

*(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2019/20 с поправками)*

**8. Приложение 1, добавление 2, раздел 8, образец № 12**

Изменить третью строку в пункте с) следующим образом:

«Объем воздушного потока на выходе испарителя:

измеренная величина ..... м<sup>3</sup>/ч

при статическом

- дифференциальном давлении, измеренном на выходе и на входе в испаритель, 0 Па
- абсолютном атмосферном давлении воздуха .....гПа».

*(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2019/9 с поправками)*

## Приложение III

[Язык оригинала: английский и французский]

### Исправления к СПС

**Приложение 1, добавление 2, раздел 8, образец № 12, таблица, касающаяся теплообменников**

*Вместо «Шаг лопаток» читать «Шаг оребрения».*

*(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2019/21)*

## Приложение IV

[Язык оригинала: английский и французский]

### Добавления к Справочнику СПС

#### Статья 4

Добавить к статье 4 замечание следующего содержания:

«К упаковкам и грузовым транспортным единицам, содержащим вещества, представляющие опасность асфиксии при использовании для целей охлаждения или кондиционирования (такие, как сухой лед (№ ООН 1845), или азот охлажденный жидкий (№ ООН 1977), или аргон охлажденный жидкий (№ ООН 1951)), или азот, см. раздел 5.5.3 Международного кодекса морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ), Правил международной железнодорожной перевозки опасных грузов (МПОГ) и Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ)».

*(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2019/13 с поправками)*

---