|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | ECE/TRANS/WP.11/2020/9 |
| _unlogo | **Экономический и Социальный Совет** | Distr.: General27 July 2020RussianOriginal: English |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся
пищевых продуктов**

**Семьдесят шестая сессия**

Женева, 13−16 октября 2020 года

Пункт 5 f) предварительной повестки дня

**Статус и осуществление Соглашения о международных
перевозках скоропортящихся пищевых продуктов
и о специальных транспортных средствах,
предназначенных для этих перевозок (СПС):**

**толкование СПС**

 Испытание на охлаждение многокамерных транспортных средств с мультитемпературным режимом (MКMТ). Пункт 6.2.1 iii) добавления 2 к приложению 1 к Соглашению СПС

 Передано правительством Финляндии

|  |
| --- |
|  *Резюме* |
| **Существо предложения:**  Цель обсуждения состоит в том, чтобы уточнить порядок проведения испытаний на охлаждение многокамерных транспортных средств с мультитемпературным режимом (MКMТ). |
| **Предлагаемое решение:** Найти образцы передовой практики для включения в качестве комментария в справочник СПС, а затем в Соглашение СПС. |
| **Справочные документы:** Пункт 6.2.1 iii) добавления 2 к приложению 1 к Соглашению СПС. |
|  |

 Введение

1. 6 июля 2020 года вступила в силу поправка к пункту 6.2.1 iii) добавления 2 к приложению 1 СПС. В новом подпункте описывается испытание на охлаждение многокамерных транспортных средств с мультитемпературным режимом (MКMТ).

2. Основная идея испытания заключается в том, что после установки разделяющих(ей) стенок (стенки), если они(а) являются(ется) съемными(ой), все камеры охлаждаются одновременно до температуры для данного класса. В большинстве случаев эта температура составляет –20 °C, и эта часть испытания считается успешно пройденной, если все камеры достигают температуры для данного класса в течение срока, указанного в таблице, приведенной в пункте 6.2.1 i).

3. На практике темпы снижения температуры камер не совпадают, и неясно, что предпринять в отношении тех камер, которые первыми достигают температуры для данного класса, в то время как другие все еще нуждаются в охлаждении. Следует ожидать, что дальнейшее охлаждение уже доведенных до требуемой температуры камер отрицательно влияет на доступную холодопроизводительность для охлаждения камер, еще не достигших температуры для данного класса.

 Предложение

4. Предложения не представлено. Страны с большим опытом в области транспортных средств MКMТ, возможно, имеют практические наработки и рекомендации по этому вопросу.

 Обоснование

5. Четкие процедуры позволяют уменьшить споры, снизить затраты и обеспечить справедливые условия для всех заказчиков. Это особенно важно, когда измеренное время снижения температуры близко к значению, являющемуся граничным для целей допущения. Следует учитывать технические особенности работы холодильных установок вблизи заданного уровня температуры.

 Расходы

6. Дополнительных расходов не ожидается.