



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по перевозкам
скоропортящихся пищевых продуктов**

Семидесятая сессия

**Доклада Рабочей группы по перевозкам
скоропортящихся пищевых продуктов о работе
ее семидесятой сессии,**

состоявшейся в Женеве 7–10 октября 2014 года

GE.14-19520 (R) 081214 091214



* 1 4 1 9 5 2 0 *

Просьба отправить на вторичную переработку



Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1 и 2	5
II. Открытие сессии	3	5
III. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	4	5
IV. Деятельность органов ЕЭК, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 2 повестки дня).....	5–10	6
A. Комитет по внутреннему транспорту (КВТ)	5–8	6
B. Рабочая группа по сельскохозяйственным стандартам качества (WP.7)	9 и 10	6
V. Деятельность других международных организаций, занимающихся вопросами, которые представляют интерес для Рабочей группы (пункт 3 повестки дня).....	11–13	7
A. Международный институт холода (МИХ)	11	7
B. "Трансфригорут интернэшнл"	12	7
C. Европейский комитет по стандартизации (ЕКС)	13	7
VI. Статус и осуществление СПС (пункт 4 повестки дня)	14–21	7
A. Положение в связи с применением Соглашения	14	7
B. Состояние поправок	15–17	8
C. Испытательные станции, официально назначаемые компетентными органами стран – участниц СПС	18	8
D. Обмен информацией между Сторонами в соответствии со статьей 6 СПС	19	8
E. Обмен информацией об оптимальной практике для более эффективного осуществления СПС	20	8
F. Толкование СПС	21	9
VII. Предложения по поправкам к СПС (пункт 5 повестки дня)	22–66	9
A. Предложения, по которым еще не приняты решения	22–60	9
1. Испытания СПС для неавтономных транспортных средств по истечении 6-ти и 9-ти лет	22–24	9
2. Испытания для эксплуатируемых транспортных средств с разными температурными режимами	25–28	10
3. Определение скоропортящихся пищевых продуктов	29	10
4. Кузова с брезентовым верхом	30 и 31	10
5. Значения К транспортных средств, находящихся в эксплуатации	32–35	11
6. Предоставление информации о транспортных средствах, подлежащих испытанию	36–37	11

7.	Транспортное средство, представляющее собой одновременно транспортное средство-рефрижератор и отопляемое транспортное средство	38 и 39	12
8.	Измерение наружной поверхности стен в автомобильных фургонах без окон в грузовом отсеке	40–43	12
9.	Измерение расхода воздуха	44 и 45	12
10.	Исправления к положениям об испытаниях транспортных средств с разными температурными режимами	46 и 47	13
11.	Испытания установок на сжиженном газе с одним или разными температурными режимами	48–50	13
12.	Отличительные знаки для транспортных средств с разными температурными режимами	51–55	13
13.	Ссылки на стандарты и пересмотр стандартов	56–60	14
V.	Новые предложения	61–66	14
1.	Срок действия сертификатов на транспортные средства, изготавливаемые для передачи в другую страну	61–63	14
2.	Сертификация транспортных средств с разными температурными режимами	64	15
3.	Различные предложения по исправлениям	65	15
VIII.	Справочник СПС (пункт 6 повестки дня)	67–70	15
A.	Измерение площади наружной поверхности стенок автомобилей-фуригонов без окон в грузовом отсеке	68	15
B.	Расчеты для испытания транспортных средств с разными температурными режимами	69	15
C.	Отличительные знаки для транспортных средств с разными температурными режимами	70	16
IX.	Сфера действия СПС (пункт 7 повестки дня)	71–85	16
A.	Свежие фрукты и овощи	71–74	16
B.	Многосторонние соглашения	75–79	16
C.	Распространение сферы действия СПС на внутренние перевозки	80–82	17
D.	Объединение приложений 2 и 3	83–85	17
X.	Энергетическая маркировка, хладагенты и пенообразователи (пункт 8 повестки дня).....	86	17
XI.	Программа работы и двухгодичная оценка (пункт 9 повестки дня)	87	18
XII.	Выборы должностных лиц (пункт 10 повестки дня)	88	18
XIII.	Прочие вопросы (пункт 11 повестки дня)	89–92	18
A.	Сроки проведения семьдесят первой сессии	89	18
B.	Прочие вопросы	90–92	18
XIV.	Утверждение доклада (пункт 12 повестки дня)	93	19

Приложения

I.	Предлагаемые поправки к СПС	20
II.	Исправления к СПС	31
III.	Проект плана работы на 2014–2018 годы	32

I. Участники

1. Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов (WP.11) провела свою семидесятую сессию 7–10 октября 2014 года; функции Председателя сессии исполнял г-н Т. Нобре (Португалия), а заместителей Председателя – г-н Е. Девин (Франция) и г-н К. де Путтер (Нидерланды).

2. В работе сессии приняли участие представители следующих стран: Бельгии, Германии, Дании, Испании, Италии, Латвии, Литвы, Люксембурга, Марокко, Нидерландов, Польши, Португалии, Российской Федерации, Сербии, Словении, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции и Чешской Республики. В ее работе также участвовали представители следующей межправительственной организации: Международного института холода (МИХ), а также следующих неправительственных организаций: Международной ассоциации изготовителей автомобильных кузовов и прицепов (МАИАКП) и Международной федерации "Трансфригорут интернэшнл" (ТИ).

II. Открытие сессии

3. Директор Отдела транспорта Эва Мольнар приветствовала участников сессии. Она просила их обсудить правило 150 км для морских перевозок, а также вопрос об отсутствии в СПС положений о свежих фруктах и овощах; эти аспекты не позволили некоторым странам, являющимся Договаривающимися сторонами и перспективными Договаривающимися сторонами, в полной мере воспользоваться Соглашением либо без промедления присоединиться к нему. Она также настоятельно призвала WP.11 обсудить свои процедуры принятия решений, которые, по мнению некоторых стран, препятствуют надлежащей разработке СПС.

III. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документы: ECE/TRANS/WP.11/230,
ECE/TRANS/WP.11/230/Add.1

Неофициальный документ: INF.1 (секретариат)

4. Предварительная повестка дня (ECE/TRANS/WP.11/230 и -/Add.1) была утверждена с поправками, содержащимися в неофициальном документе INF.1, с учетом неофициальных документов INF.1–INF.8. Было решено обсудить документ ECE/TRANS/WP.11/2014/11 в рамках пункта 7 повестки дня, а документы ECE/TRANS/WP.11/2011/16/Rev.3 и ECE/TRANS/WP.11/2014/19 в начале обсуждения пункта 5 а) повестки дня.

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

A. Комитет по внутреннему транспорту (КВТ)

Документы: ECE/TRANS/240,
ECE/TRANS/WP.11/2014/7
Неофициальный документ: INF.7 (секретариат)

5. WP.11 приняла к сведению итоги семьдесят шестой сессии КВТ, охарактеризованные в пунктах 81–86 документа ECE/TRANS/240.

6. WP.11 была проинформирована о том, что некоторые делегации КВТ подвергли критике процедуры голосования, используемые WP.11 для принятия решений, и сочли, что эти процедуры препятствуют надлежащей эволюции СПС. Они просили WP.11 оценить потребность в пересмотре ее процедур принятия решений и настоятельно призвали Договаривающиеся стороны по возможности воздерживаться от формулирования возражений против поправок.

7. WP.11 рассмотрела дискуссионный документ, подготовленный секретариатом, в котором приведен обзор практики голосования, принятой в других вспомогательных органах КВТ, и внесла предложение о том, чтобы WP.11 рассмотрела вопрос о внесении поправок в свои правила процедуры, с тем чтобы решения принимались большинством голосов, а не единогласно.

8. После продолжительной дискуссии, в ходе которой некоторые делегации, включая делегацию Российской Федерации, высказались за сохранение нынешних правил, было решено учредить неофициальную рабочую группу под руководством Бельгии для подробного обсуждения данного вопроса и информирования WP.11 о сделанных ею выводах.

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

9. WP.11 была проинформирована о недавней деятельности WP.7 по разработке коммерческих сельскохозяйственных стандартов качества. С дальнейшей информацией можно ознакомиться на следующем веб-сайте: <http://www.unece.org/trade/agr/welcome.html>.

10. Секретариату было поручено связаться с секретариатом WP.7, с тем чтобы выяснить, включают ли стандарты на фрукты и овощи какие-либо положения, касающиеся контроля температуры и вентиляции в транспортных средствах или складском оборудовании.

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

A. Международный институт холода (МИХ)

Неофициальный документ: INF.5 (МИХ)

11. WP.11 заслушала информацию об итогах совещания Подкомиссии МИХ по перевозкам холодильным транспортом, которое состоялось в Падуе, Италия, 11 и 12 июня 2014 года. Эта Подкомиссия заявила о своей поддержке обращенных к WP.11 предложений относительно ссылок на стандарты, расчета площади наружной поверхности стенок автомобилей-фургонов, измерения расхода воздуха, исправлений к процедурам испытаний многокамерных транспортных средств с разными температурными режимами, а также повторных испытаний неавтономных транспортных средств по истечении шести и девяти лет. В 2015 году совещание Подкомиссии состоится в Португалии 21 и 22 апреля.

B. "Трансфригорут интернэшнл"

12. Представитель "Трансфригорут интернэшнл" г-н Д. Грили заявил, что для всех компетентных органов СПС и испытательных станций на его веб-сайте после регистрации будет открыт доступ к программному обеспечению ТИ, необходимому для определения параметров транспортного средства с разными температурными режимами. Он также упомянул о внедрении новых хладагентов в Европейском союзе и задал вопрос о том, будет ли для данной отрасли открыт доступ к альтернативным средствам. Федерация "Трансфригорут интернэшнл" поддержала разработку новых стандартов ЕКС, подчеркнув, однако, что они не должны противоречить положениям СПС.

C. Европейский комитет по стандартизации (ЕКС)

13. Представитель Германии проинформировал WP.11 о ходе работы по подготовке и пересмотру стандартов ЕКС, связанных с сухопутными перевозками в регулируемом температурном режиме. Отвечая на вопрос о том, каким образом эти стандарты могут повлиять на будущую разработку СПС, он разъяснил, что они имеют вспомогательный характер и что эти стандарты распространяются также на распределение, национальные перевозки и продукцию, не являющуюся пищевыми продуктами.

VI. Статус и осуществление СПС (пункт 4 повестки дня)

A. Положение в связи с применением Соглашения

14. Число Договаривающихся сторон Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), по-прежнему составляет 48.

В. Состояние поправок

15. WP.11 была проинформирована о том, что поправки к СПС, принятые WP.11 на ее шестьдесят восьмой сессии в 2012 году и содержащиеся в приложении I к докладу о работе этой сессии (ECE/TRANS/WP.11/226), были сочтены принятыми 13 мая 2014 года и вступят в силу 13 ноября 2014 года (см. C.N.254.2014.TREATIES-XI.B.22).

16. Исправления к СПС, принятые на шестьдесят девятой сессии WP.11 в 2013 году (см. ECE/TRANS/WP.11/228, приложение II), вступили в силу 2 апреля 2014 года (C.N.208.2014.TREATIES-XI.B.22).

17. Предложенные поправки к СПС, принятые на шестьдесят девятой сессии WP.11 в 2013 году (ECE/TRANS/WP.11/228, приложение I), были доведены до сведения Договаривающихся сторон СПС Договорной секцией Организации Объединенных Наций 31 декабря 2013 года (C.N.1049.2013.TREATIES-XI.B.22). 28 марта 2014 года правительство Германии в соответствии со статьей 18 2) b) СПС сообщило Генеральному секретарю, что, хотя оно и намерено принять эти предложения, условия для такого принятия еще не выполнены (C.N.129.2014.TREATIES-XI.B.22). Следовательно, поправки, принятые на сессии WP.11, состоявшейся в 2013 году, будут сочтены принятыми только в том случае, если до истечения девятимесячного срока после первоначального шестимесячного периода уведомления правительство Германии не представит возражений против предложенных поправок.

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

18. Нынешний обновленный перечень компетентных органов и испытательных станций имеется на следующем веб-сайте: <http://www.unecce.org/trans/main/wp11/teststations.pdf> и был обновлен с учетом контактной информации о компетентных органах Азербайджана, Албании, Болгарии, Боснии и Герцеговины, бывшей югославской Республики Македония, Республики Молдова и Румынии.

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

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2014/6 (секретариат)

19. WP.11 поблагодарила 18 стран, представивших данные в ответ на вопросник об осуществлении СПС в 2013 году, и подчеркнула, что необходимо в обязательном порядке располагать информацией от всех Договаривающихся сторон СПС и что такая информация служит одним из средств согласования усилий по осуществлению Соглашения.

Е. Обмен информацией об оптимальной практике для более эффективного осуществления СПС

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2014/6 (Финляндия)

20. WP.11 поблагодарила представителя Финляндии за освещение оптимальной практики организации ежегодных сессий в целях профессиональной подго-

товки персонала испытательных станций СПС в контексте последних поправок к СПС и настоятельно призвала другие страны представлять свои примеры оптимальной практики в будущем.

Е. Толкование СПС

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2014/5 (секретариат)

21. WP.11 обсудила текст пункта 1 статьи 3, в соответствии с которым СПС применяется даже в том случае, когда грузы погружены на территории страны, не являющейся Договаривающейся стороной СПС, и выгружены на территории Договаривающейся стороны СПС, а не только при перевозках между двумя Договаривающимися сторонами. Некоторые страны подтвердили, что применяют данное положение, и было также указано, что никаких проблем в связи с этим на практике не возникает. Председатель обратился к странам с просьбой представить к следующей сессии соответствующий документ, если они желают провести более подробную дискуссию по данному вопросу либо по другим аспектам толкования.

VII. Предложения по поправкам к СПС (пункт 5 повестки дня)

A. Предложения, по которым еще не приняты решения

1. Испытания СПС для неавтономных транспортных средств по истечении 6-ти и 9-ти лет

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2011/16/Rev.3 (Франция)

22. Франция заявила, что она изменила свое предложение с учетом замечаний, сформулированных на предыдущих сессиях. Некоторые ораторы задали вопрос о том, предусматривается ли режим малых оборотов изготовителями транспортных средств в плановом порядке, и была сделана ссылка на электронно-регулируемые двигатели. Представитель Франции заявил, что в предложении эти ситуации приняты во внимание посредством использования слов "(в случае применимости)" в отношении режима малых оборотов.

23. Рабочая группа под руководством Нидерландов в составе Германии, Франции и других заинтересованных делегаций признала, что это предложение готово для принятия с некоторыми изменениями, и к ней была обращена просьба подготовить пересмотренное предложение для обсуждения до окончания сессии.

24. В ходе голосования по пересмотренному предложению шесть стран высказались за его принятие (Испания, Италия, Нидерланды, Польша, Соединенное Королевство и Франция) и одна страна – против (Германия). К Франции была обращена просьба представить пересмотренное предложение на следующей сессии.

2. Испытания для эксплуатируемых транспортных средств с разными температурными режимами

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2014/19 (Франция)

25. Данное предложение основано на использовании метода испытания автономных транспортных средств-рефрижераторов с одним температурным режимом, и им предусматривается метод испытаний реверсивного режима камер, позволивший ограничить продолжительность испытания, сохранив при этом его адекватность.

26. Одна из делегаций сочла, что данное предложение можно было бы упростить и что требуется дальнейшая работа по обеспечению его ясности для пользователей. Другая делегация отметила, что не существует никаких положений о герметичности кузова и что в СПС пока не предусмотрена возможность подтверждения соответствия эксплуатируемых транспортных средств с несколькими температурными режимами.

27. Отметив, что потребность в испытании таких транспортных средств возникнет в течение нескольких лет, Председатель просил неофициальную рабочую группу под руководством Нидерландов в составе Германии, Франции и других заинтересованных делегаций пересмотреть это предложение для его принятия в ходе сессий.

28. В ходе голосования по пересмотренному предложению восемь стран высказались за его принятие (Бельгия, Испания, Нидерланды, Польша, Португалия, Соединенное Королевство, Финляндия и Франция) и одна страна – против (Германия). К Франции была обращена просьба представить пересмотренное предложение на следующей сессии.

3. Определение скоропортящихся пищевых продуктов

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2014/12 (Российская Федерация)

29. Предложение о включении в статью 3 СПС соответствующего определения принято не было, однако было достигнуто общее согласие в отношении того, что было бы полезно включить определение в один из комментариев к Справочнику СПС. К российской делегации была обращена просьба внести предложение к следующей сессии.

4. Кузова с брезентовым верхом

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2013/17, часть II (Нидерланды)

30. Предложение о запрете допущения кузовов с брезентовым верхом в контексте СПС получило решительную поддержку со стороны МАИАКП, которая сочла, что оно имеет важное значение с точки зрения обеспечения одинаковых условий для изготовителей кузовов. Был задан вопрос о том, учитываются ли данным предложением также внутренние разделительные стенки и раздвижные либо откатные двери.

31. Пересмотренное предложение, подготовленное в ходе сессии в соответствии с выраженными опасениями, было единодушно одобрено (см. приложение I).

5. Значения К транспортных средств, находящихся в эксплуатации

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2014/9 (Германия)

Неофициальный документ: INF.2 ("Трансфригорут интернэшнл")

32. Германия сочла, что значения К небольших изотермических кузовов не могут считаться равными аналогичным значениям крупных полуприцепов и что, как свидетельствует 5-процентный средний показатель старения, полуприцепы могут не соответствовать значениям К, определенным в СПС, уже после 6-летней эксплуатации. Другие делегации отметили, что повышение значений К будет сопряжено с негативными последствиями для изготовителей, и усомнились в обоснованности 5-процентного коэффициента старения, указанного в документе. МАИАКП также усомнилась в обоснованности 5-процентного коэффициента старения и отметила, что дискуссия должна основываться на реальных данных. Некоторые делегации указали на существование оборудования, позволяющего поддерживать значение К на уровне ниже 0,4 в процессе старения.

33. Было признано, что вопрос о любом изменении значений К можно было бы рассматривать только в контексте всестороннего научного исследования с учетом поступивших от испытательных станций данных.

34. Для проведения такого исследования WP.11 решила учредить неофициальную рабочую группу в составе Германии, Испании, Италии, Португалии, Франции, МАИАКП и "Трансфригорут интернэшнл" при поддержке Подкомиссии МИХ по перевозкам холодильным транспортом. Франция вызвалась обеспечить руководство деятельностью этой группы.

35. В ходе голосования по предложению Германии об изменении положений СПС, касающихся значений К эксплуатируемых транспортных средств, три страны высказались за его принятие (Германия, Польша и Соединенные Штаты Америки) и шесть стран – против (Дания, Италия, Нидерланды, Португалия, Российская Федерация и Франция).

6. Предоставление информации о транспортных средствах, подлежащих испытанию

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2014/17 (Нидерланды)

36. WP.11 обсудила пересмотренное предложение, представленное Нидерландами, с требованием к изготовителям передавать более подробную информацию о конструкции изотермических кузовов и термического оборудования. Было подчеркнуто, что следует обеспечивать конфиденциальный характер некоторой информации и предоставлять ее в распоряжение испытательных станций и что данное предложение отражает нынешнюю практику испытательных станций. Германия сочла, что ответственность изготовителей уже предусмотрена в законодательстве Европейского союза.

37. В ходе голосования 13 стран высказались за принятие этого предложения (Дания, Испания, Италия, Люксембург, Марокко, Нидерланды, Польша, Португалия, Российская Федерация, Сербия, Соединенное Королевство, Франция и Чешская Республика) и одна страна – против (Германия).

7. Транспортное средство, представляющее собой одновременно транспортное средство-рефрижератор и отапливаемое транспортное средство

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2014/13 (Российская Федерация)

38. WP.11 приняла положения относительно транспортного средства, которое может использоваться одновременно в качестве как транспортного средства-рефрижератора, так и отапливаемого транспортного средства. Данным предложением предусмотрено единое испытание для транспортных средств, которые в настоящее время должны подвергаться двум отдельным процедурам испытания и должны иметь два свидетельства (см. приложение I).

39. В ходе голосования за принятие этого предложения высказались восемь стран (Германия, Дания, Люксембург, Польша, Португалия, Российская Федерация, Соединенное Королевство и Франция) и ни одна из стран не высказалась против.

8. Измерение наружной поверхности стен в автомобильных фургонах без окон в грузовом отсеке

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2014/14 и Corr.1 (Соединенное Королевство)

Неофициальный документ: INF.4 (Соединенное Королевство)

40. Данным предложением предусмотрены три альтернативных метода расчета наружной поверхности, требующиеся для испытания значения K, которые предназначены для отражения в пункте 1.2 добавления 2 к приложению 1. Все эти три метода испытаны в Соединенном Королевстве на автомобильном фургоне без окон в грузовом отсеке, причем результаты этих испытаний представлены в неофициальном документе INF.4.

41. Чертежи будут включены в Справочник СПС, а ссылки на Справочник СПС в предложении по тексту самого СПС будут исключены. Российская Федерация заявила, что подготовит предложение, касающееся железнодорожных вагонов.

42. Секретариату было поручено подготовить пересмотренный вариант предложения с учетом изложенных замечаний, которое будет рассмотрено на предмет принятия позднее в ходе сессии.

43. В ходе голосования по пересмотренному предложению пять стран высказались за его принятие (Италия, Польша, Португалия, Соединенные Штаты Америки и Франция) и одна страна – против (Германия). При разъяснении причин, в силу которых Германия проголосовала данным образом, представитель Германии заявил, что в этом предложении по-прежнему отсутствуют некоторые элементы, как, например, требующиеся поправки к образцу протокола испытания.

9. Измерение расхода воздуха

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2014/15, часть А (Соединенное Королевство)

44. WP.11 приняла положения, предусматривающие обязательное измерение расхода воздуха в рамках СПС (см. приложение I).

45. В ходе голосования высказались десять стран высказались за принятие этого предложения (Германия, Дания, Испания, Италия, Польша, Португалия, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Финляндия и Франция) и ни одна из стран не высказалась против.

10. Исправления к положениям об испытаниях транспортных средств с разными температурными режимами

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2014/1 и 2 (Финляндия)

46. WP.11 приняла исправление к пункту 8.3.1, который в настоящее время касается "теплопотери через внутренние разделительные стенки и стенки внешней части всего кузова транспортного средства" (см. приложение II).

47. WP.11 также приняла исправление к положениям пункта 8.3.2, который в настоящее время допускает меньшую номинальную холодопроизводительность холодильной установки с разными температурными режимами, чем в случае однокамерного транспортного средства (см. приложение II), и решила, что применительно к обоим предложениям следует провести более быструю 90-дневную процедуру принятия исправлений.

11. Испытания установок на сжиженном газе с одним или разными температурными режимами

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2014/16 (Франция)

48. Франция обозначила свою пересмотренную процедуру измерения холодопроизводительности холодильных установок с одним или разными температурными режимами, использующих сжиженный газ для холодопроизводства. Было отмечено, что эти транспортные средства существуют в течение продолжительного времени.

49. В ходе голосования по данному предложению одна страна высказалась за его принятие (Франция) и две страны – против (Германия и Нидерланды).

50. К Франции была обращена просьба подготовить пересмотренное предложение к следующей сессии, однако представитель Франции заявил, что для этого ему необходимы конкретные замечания со стороны других стран.

12. Отличительные знаки для транспортных средств с разными температурными режимами

Документы: ECE/TRANS/WP.11/2014/8, часть А (Португалия)
ECE/TRANS/WP.11/2014/10, пункт 10 (Германия)
ECE/TRANS/WP.11/2014/22 (Франция)

51. В документах, представленных Францией и Португалией, предложен отличительный знак с классификационным кодом для каждой камеры. Предложение Германии сводится к добавлению буквы "М" к классификации камеры самого высокого класса СПС.

52. Германия заявила, что большинство транспортных средств с разными температурными режимами имеют съемные перегородки, поэтому весьма вероятно, что классификация будет часто изменяться. В качестве критического замечания к предложению Германии было указано, что оно предполагает проведение соответствующих расчетов и к свидетельству должен прилагаться соответствующий рисунок.

53. Ряд стран заявили, что преимущество подхода Германии состоит в том, что его легко понять. Вместе с тем другие страны, выступающие за принятие более подробного предложения, указали, что если табличку-свидетельство СПС на самом деле рассматривать в качестве эквивалента свидетельства о соответствии, то подробная информация имеет крайне важное значение.

54. В ходе голосования пять стран высказались за принятие предложения Германии (Германия, Нидерланды, Польша, Соединенные Штаты Америки и Финляндия) и три страны отдали предпочтение более подробным предложениям (Италия, Португалия и Франция).

55. Была отмечена настоятельная необходимость использования утвержденных отличительных знаков, так как в настоящее время транспортные средства с разными температурными режимами эксплуатируются без согласованных отличительных знаков.

13. Ссылки на стандарты и пересмотр стандартов

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2014/18 (Нидерланды)

ECE/TRANS/WP.11/2014/20 (Франция)

ECE/TRANS/WP.11/2014/15, часть В (Соединенное Королевство)

Неофициальный документ: INF.3 (Российская Федерация)

56. На прошлой сессии Нидерланды представили документ, в котором указано, что в случае ссылки на какой-либо стандарт в СПС содержание его текста следует выверять на предмет противоречий с положениями СПС. Цель документа, представленного Нидерландами в нынешнем году, состоит в облегчении дальнейшей дискуссии по вопросу об использовании стандартов в СПС.

57. Было решено, что стандарты содержат подробную информацию, которую было бы трудно отразить в тексте самого СПС, хотя Российская Федерация в качестве одного из возможных вариантов предложила вместо включения ссылок на стандарты в СПС включить содержащиеся в них положения, так как не все Договаривающиеся стороны СПС являются членами Международной ассоциации движения и контроля воздуха (АМСА) или даже ИСО. Было также решено, что при упоминании стандартов следует указывать соответствующую дату.

58. В качестве компромисса было решено заменить национальные стандарты в СПС стандартами ИСО и сохранить стандарты АМСА до тех пор, пока им не будет найдена замена.

59. В документах Соединенного Королевства, Российской Федерации и Франции предложено исключить национальные или устаревшие стандарты. Данное предложение было вынесено на голосование и принято единогласно (см. приложение II).

60. Российская Федерация подготовит предложение по стандартам к следующей сессии в сотрудничестве с Нидерландами и Францией.

В. Новые предложения

1. Срок действия сертификатов на транспортные средства, изготавливаемые для передачи в другую страну

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2014/21 (Франция)

61. Данное предложение сводится к разрешению выдавать свидетельства на транспортные средства, изготавливаемые для передачи в другую страну, на трехмесячный срок с возможностью их продления только один раз. Франция заявила, что это предложение дополняет принятое два года тому назад решение о допущении шестимесячного срока действия в случае временных свидетельств, упомянутых в пункте 3 b) добавления 1 к приложению 1, которое вступит в силу 13 ноября 2014 года.

62. Было указано, что выдача свидетельств с шестимесячным сроком действия на транспортные средства, изготовленные в целях передачи в другую страну, противоречит условиям СПС и стимулирует недобросовестную конкуренцию.

63. В ходе голосования восемь стран высказалось за принятие предложения Франции (Бельгия, Дания, Испания, Италия, Марокко, Португалия, Соединенное Королевство и Франция) и одна – против (Германия).

2. Сертификация транспортных средств с разными температурными режимами

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2014/10 (Германия)

64. Данное предложение не обсуждалось, поскольку не был принят один из базовых элементов этого документа.

3. Различные предложения по исправлениям

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2014/3 (секретариат)

65. WP.11 поручила секретариату представить пересмотренный документ к следующей сессии с учетом изложенных замечаний и обеспечить к нему доступ к следующему совещанию Подкомиссии МИХ по перевозкам холодильным транспортом.

66. WP.11 просила секретариат направить в Договорную секцию Организации Объединенных Наций проекты поправок, которые она приняла и которые содержатся в приложении I к настоящему докладу, а также исправления, приведенные в приложении II, для официального уведомления Договаривающихся сторон СПС.

VIII. Справочник СПС (пункт 6 повестки дня)

67. WP.11 была проинформирована о том, что последний вариант Справочника СПС на английском, русском и французском языках имеется на веб-сайте Отдела транспорта по следующему адресу: http://www.unecce.org/trans/main/wp11/atp_handbook.html. Секретариату было поручено улучшить оформление Справочника, например включив в него титульный лист.

A. Измерение площади наружной поверхности стенок автомобилей-фургонов без окон в грузовом отсеке

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2014/14 (Соединенное Королевство)

68. Данное предложение не рассматривалось, так как не были приняты соответствующие поправки к тексту самого СПС.

B. Расчеты для испытания транспортных средств с разными температурными режимами

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2014/10 (Германия)

69. Данное предложение не обсуждалось, так как не было принято соответствующее предложение о внесении поправок в текст самого СПС.

С. Отличительные знаки для транспортных средств с разными температурными режимами

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2013/8, часть В (Португалия)

70. Данное предложение не обсуждалось, так как не было принято соответствующее предложение о внесении поправок в текст самого СПС.

IX. Сфера действия СПС (пункт 7 повестки дня)

А. Свежие фрукты и овощи

Неофициальный документ: INF.6 (секретариат)

71. WP.11 обсудила предложение КВТ о том, чтобы WP.11 "рассмотрела возможность распространения сферы действия Соглашения на свежие фрукты и овощи". Она также приняла к сведению опасения, выраженные Алжиром, Иорданией, Марокко и Тунисом и отраженные в неофициальном документе INF.6, по поводу отсутствия в СПС положений о свежих фруктах и овощах, а также относительно правила 150 км для морских перевозок; эти аспекты ограничивают пользу, которую эти страны могли бы извлечь из СПС.

72. Ряд стран вновь заявили о том, что по-прежнему против включения в СПС положений о фруктах и овощах.

73. WP.11 рассмотрела различные варианты решения этих проблем, в том числе посредством включения приложения, в котором не предписывалось бы, а рекомендовалось использование температурных условий для перевозки фруктов и овощей, либо заключения многосторонних соглашений в соответствии со статьей 7 СПС.

74. Российская Федерация напомнила, что ранее ею уже был подготовлен текст возможного приложения по фруктам и овощам, и предложила представить пересмотренное предложение по этой теме на следующей сессии.

В. Многосторонние соглашения

Неофициальный документ: INF.8 (секретариат)

75. Было указано, что заключение многосторонних соглашений допускается в силу особых климатических условий и что их положения должны быть более жесткими, чем предписания СПС.

76. Представитель секретариата сослался на многосторонние соглашения в рамках Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), которые можно было бы использовать в качестве образца для многосторонних соглашений в рамках СПС. Было заключено более 300 таких многосторонних соглашений, и зачастую они предполагают внесение поправок в ДОПОГ или используются для апробирования конкретных условий перевозки.

77. Секретариату было поручено направить письмо в министерства иностранных дел Договаривающихся сторон СПС с просьбой указать наименование компетентного органа, уполномоченного подписывать любые будущие многосторонние соглашения от имени их страны.

78. Процедура заключения многосторонних соглашений, предлагаемая секретариатом, будет отражена на веб-сайте.

79. Одна из делегаций сочла, что такие многосторонние соглашения могут иметь непредсказуемые последствия.

С. Распространение сферы действия СПС на внутренние перевозки

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2013/20 (Франция)

80. Из документа Франции следует, что положения СПС надлежит распространить на внутренние перевозки во всех Договаривающихся сторонах СПС на расстояние менее 80 км без промежуточной перегрузки.

81. Одни страны в принципе поддержали это предложение, другие же отвергли его по принципиальным соображениям и заявили, что оно равнозначно передаче суверенитета во внутренних делах. К секретарю была обращена просьба разослать странам вопросник, с тем чтобы выяснить, применяют ли они положения СПС к внутренним перевозкам.

82. В ходе голосования две страны высказались за принятие этого предложения (Бельгия и Франция) и 6 стран – против (Германия, Дания, Нидерланды, Португалия, Соединенное Королевство и Соединенные Штаты Америки). WP.11 пришла к выводу о том, что каждая страна может принимать решение относительно применения СПС к внутренним перевозкам.

Д. Объединение приложений 2 и 3

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2014/11 (Российская Федерация)

83. Российская Федерация заявила, что требование о контроле температуры воздуха при перевозке охлажденных пищевых продуктов, а также замороженных пищевых продуктов позитивно отразится на пищевой безопасности.

84. Российской Федерации было предложено разделить ее документ на различные предложения, с тем чтобы одно из них касалось лишь включения в приложение 3 положений о контроле температуры воздуха при перевозке охлажденных пищевых продуктов; указанное предложение, по всей видимости, получит более ощутимую поддержку.

85. Секретарю было предложено обратиться к странам с просьбой сообщить – на основе соответствующего вопросника, – предусмотрено ли уже ими требование о контроле температуры воздуха при перевозке охлажденных пищевых продуктов.

Х. Энергетическая маркировка, хладагенты и пенообразователи (пункт 8 повестки дня)

86. WP.11 напомнила об информации, которую она получила от "Трансфригорут интернэшнл", относительно пересмотра Регламента Европейского союза о фторсодержащих газах, а также о непрерывных усилиях по снижению уровней выбросов. В этой связи ТИ заявила, что почти в 95% изготавливаемых в настоящее время транспортных средств используется R404А, который представ-

ляет собой хладагент с высоким потенциалом глобального потепления (ПГП). Переход к альтернативным вариантам, которые могли бы эффективно использоваться в различных климатических и эксплуатационных условиях, сопряжен с проблемами не только для изготовителей транспортных средств, но и для поставщиков хладагента. Перевозчики серьезно обеспокоены явным отсутствием рентабельной альтернативы хладагенту R404A. Кроме того, существует серьезный риск повышения налогов и цен на R404A в связи с реализацией стратегии поэтапного отказа от этого хладагента, что приведет к повышению эксплуатационных расходов. Важно также, чтобы любые заменители этого хладагента соответствовали нынешней холодопроизводительности и теплопроизводительности, а также энергоэффективности либо повышали их.

XI. Программа работы и двухгодичная оценка (пункт 9 повестки дня)

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2014/4 (секретариат)

87. WP.11 приняла проект плана работы на 2014–2018 годы, представленный в документе ECE/TRANS/WP.11/2014/4, с некоторыми поправками (см. приложение III).

XII. Выборы должностных лиц (пункт 10 повестки дня)

88. WP.11 избрала г-на Телмо Нобре (Португалия) Председателем, а г-на Эрика Девена (Франция) и г-на Кеса де Путтера (Нидерланды) заместителями Председателя своей семьдесят первой сессии, которая состоится в 2015 году. WP.11 поблагодарила должностных лиц и секретариат за проделанную ими работу.

XIII. Прочие вопросы (пункт 11 повестки дня)

A. Сроки проведения семьдесят первой сессии

89. WP.11 была проинформирована о том, что семьдесят первую сессию WP.11 планируется провести 6–9 октября 2015 года. Предельный срок для представления документов – 3 июля 2015 года.

B. Прочие вопросы

90. Секретарю было предложено обратиться к странам с просьбой сообщить – на основе соответствующего вопросника, – какого вида испытания проводят их испытательные станции, с тем чтобы отразить эту информацию в перечне компетентных органов и испытательных станций.

91. Было достигнуто общее согласие в отношении предложения Председателя о том, что следует провести работу по изменению структуры СПС с целью совершенствования ее организации и уточнения положений Соглашения для всех его пользователей. Было решено, что эту работу следует провести рабочей группе, возглавляемой Председателем, которая на первом этапе подготовит документ с указанием предлагаемой структуры и подхода. Председатель подчерк-

нул, что важно, чтобы в состав этой группы входили ораторы, владеющие английским, русским и французским языками, для обеспечения равноправного использования аутентичных формулировок СПС, и предупредил, что речь идет о долгосрочной деятельности.

92. Председатель также просил делегации рассмотреть возможности усовершенствования деятельности WP.11. В числе поступивших предложений было упомянуто о более эффективной подготовке документов и о проведении совещаний чаще, например один раз в восемь месяцев, но в течение менее продолжительного времени.

XIV. Утверждение доклада (пункт 12 повестки дня)

93. WP.11 утвердил доклад о работе своей семидесятой сессии на основе проекта, подготовленного секретариатом.

Приложение I

Предлагаемые поправки к СПС

1. Приложение 1, пункт 1, изотермическое транспортное средство

Включить слово "жестких*" перед фразой "термоизолирующих стенок", а также следующую сноску:

* Слово "жестких" в данном случае относится к негибким непрерывным или прерывистым поверхностям, например к сплошным стенкам или роликовым задвижным дверям".

2. Приложение 1

Включить новый пункт 6 следующего содержания:

"6. Переходные меры

6.1 Изотермические кузова с гибкими стенками, впервые введенные в эксплуатацию до вступления в силу поправки к пункту 1 приложения 1 (надлежит указать дату), могут по-прежнему использоваться для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов соответствующей классификации до истечения срока действия свидетельства о допуске СПС. Срок действия этого свидетельства СПС не продлевается".

3. Приложение I, добавление 2, пункт 3.2.6

Включить новый пункт следующего содержания:

"Расход воздуха, указанный в протоколе испытания транспортного средства-рефрижератора, должен соответствовать нижеследующей формуле:

$$\dot{V}_L \geq 60 \cdot V \text{ в м}^3/\text{ч},$$

где

V — объем незаполненного пространства в м³;

\dot{V}_L — расход воздуха.

Система подачи воздуха регулируется в целях компенсации любого снижения расхода воздуха, обусловленного таким внутренним оборудованием, как воздуховоды, и обмерзанием испарителя(ей)."

4. Приложение 1, добавление 2, пункт 4.3.4 ii), первое предложение

Изменить следующим образом:

"ii) расход рассеиваемого воздуха измеряют на основе соответствующего существующего стандарта."

5. Статья 1 СПС

Изменить следующим образом:

"При осуществлении международных перевозок скоропортящихся пищевых продуктов "изотермическими транспортными средствами", "ледниками", "рефрижераторами", "отапливаемыми транспортными средствами" или "рефрижераторами и отапливаемыми транспортными средствами" могут называться только

те транспортные средства, которые удовлетворяют определениям и нормам, указанным в приложении 1 к настоящему Соглашению".

6. Приложение 1

Включить следующий новый пункт:

"5. **Транспортное средство-рефрижератор и отапливаемое.** Изотермическое транспортное средство, имеющее индивидуальную или общую для нескольких транспортных единиц холодильную (оснащенную либо механическим компрессором, либо абсорбционным устройством и т.д.) и обогревательную (оснащенную электрическими нагревателями и т.д.), или холодильно-обогревательную установки, которые позволяют как понижать температуру T_i внутри порожнего кузова и затем постоянно поддерживать ее, так и повышать указанную температуру и затем поддерживать ее в течение по меньшей мере 12 часов на практически постоянном уровне без дополнительного поступления тепла нижеследующим образом.

Класс А: T_i может выбираться между $+12\text{ }^\circ\text{C}$ и $0\text{ }^\circ\text{C}$ включительно при средних наружных температурах от $-10\text{ }^\circ\text{C}$ до $+30\text{ }^\circ\text{C}$.

Класс В: T_i может выбираться между $+12\text{ }^\circ\text{C}$ и $0\text{ }^\circ\text{C}$ включительно при средних наружных температурах от $-20\text{ }^\circ\text{C}$ до $+30\text{ }^\circ\text{C}$.

Класс С: T_i может выбираться между $+12\text{ }^\circ\text{C}$ и $0\text{ }^\circ\text{C}$ включительно при средних наружных температурах от $-30\text{ }^\circ\text{C}$ до $+30\text{ }^\circ\text{C}$.

Класс D: T_i может выбираться между $+12\text{ }^\circ\text{C}$ и $0\text{ }^\circ\text{C}$ включительно при средних наружных температурах от $-40\text{ }^\circ\text{C}$ до $+30\text{ }^\circ\text{C}$.

Класс E: T_i может выбираться между $+12\text{ }^\circ\text{C}$ и $-10\text{ }^\circ\text{C}$ включительно при средних наружных температурах от $-10\text{ }^\circ\text{C}$ до $+30\text{ }^\circ\text{C}$.

Класс F: T_i может выбираться между $+12\text{ }^\circ\text{C}$ и $-10\text{ }^\circ\text{C}$ включительно при средних наружных температурах от $-20\text{ }^\circ\text{C}$ до $+30\text{ }^\circ\text{C}$.

Класс G: T_i может выбираться между $+12\text{ }^\circ\text{C}$ и $-10\text{ }^\circ\text{C}$ включительно при средних наружных температурах от $-30\text{ }^\circ\text{C}$ до $+30\text{ }^\circ\text{C}$.

Класс H: T_i может выбираться между $+12\text{ }^\circ\text{C}$ и $-10\text{ }^\circ\text{C}$ включительно при средних наружных температурах от $-40\text{ }^\circ\text{C}$ до $+30\text{ }^\circ\text{C}$.

Класс I: T_i может выбираться между $+12\text{ }^\circ\text{C}$ и $-20\text{ }^\circ\text{C}$ включительно при средних наружных температурах от $-10\text{ }^\circ\text{C}$ до $+30\text{ }^\circ\text{C}$.

Класс J: T_i может выбираться между $+12\text{ }^\circ\text{C}$ и $-20\text{ }^\circ\text{C}$ включительно при средних наружных температурах от $-20\text{ }^\circ\text{C}$ до $+30\text{ }^\circ\text{C}$.

Класс K: T_i может выбираться между $+12\text{ }^\circ\text{C}$ и $-20\text{ }^\circ\text{C}$ включительно при средних наружных температурах от $-30\text{ }^\circ\text{C}$ до $+30\text{ }^\circ\text{C}$.

Класс L: T_i может выбираться между $+12\text{ }^\circ\text{C}$ и $-20\text{ }^\circ\text{C}$ включительно при средних наружных температурах от $-40\text{ }^\circ\text{C}$ до $+30\text{ }^\circ\text{C}$.

Коэффициент K транспортных средств классов В, С, D, E, F, G, H, I, J, K и L не должен превышать $0,40\text{ Вт}/(\text{м}^2\cdot\text{К})$.

Мощность обогревательной или холодильно-обогревательной установок в режиме обогрева должна соответствовать положениям пунктов 3.4.1-3.4.5 добавления 2 к приложению 1."

7. Приложение 1, добавление 1

Изменить название следующим образом:

"ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ КОНТРОЛЯ СООТВЕТСТВИЯ НОРМАМ ИЗОТЕРМИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ-ЛЕДНИКОВ, ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ-РЕФРИЖЕРАТОРОВ, ОТАПЛИВАЕМЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ИЛИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ-РЕФРИЖЕРАТОРОВ И ОТАПЛИВАЕМЫХ".

8. Приложение 1, добавление 1, пункт 5, первое предложение

Изменить следующим образом:

"На изотермических кузовах "изотермических транспортных средств", "транспортных средств-ледников", "транспортных средств-рефрижераторов", "отапливаемых транспортных средств" и "транспортных средств-рефрижераторов и отапливаемых" ..." (далее по тексту)

9. Приложение 1, добавление 1, пункт 6 с) i), первое предложение

Изменить следующим образом:

"если речь идет об изотермических транспортных средствах, причем образцом может служить изотермическое транспортное средство, транспортное средство-ледник, транспортное средство-рефрижератор, отапливаемое транспортное средство или транспортное средство-рефрижератор и отапливаемое, то..." (далее по тексту)

10. Приложение 1, добавление 1, пункт 6 с)

Включить новый текст следующего содержания:

"v) а) если речь идет о транспортных средствах-рефрижераторах и отапливаемых, для которых образцом служит транспортное средство-рефрижератор и отапливаемое, то

- должны быть соблюдены условия, указанные в подпункте i) выше;

и

- полезная холодопроизводительность холодильной или холодильно-обогревательной установки на единицу внутренней поверхности при тех же температурных условиях должна быть большей или одинаковой;

- источник тепла должен быть идентичным; и

- мощность отопительного оборудования на единицу внутренней поверхности должна быть большей или одинаковой;

или

b) если речь идет о транспортных средствах-рефрижераторах и отапливаемых, для которых образцом служит изотермическое транспортное средство, которое является полностью комплектным, за исключением холодильной, обогревательной или холодильно-обогревательной установок, которые будут установлены впоследствии.

Полученное таким образом отверстие при измерении коэффициента К закрывается плотно прилегающим уплотнительным щитом, соответствующим по общей толщине и изотермическому типу щиту, которым оборудована передняя стенка, то

- должны быть соблюдены условия, указанные в подпункте i) выше;
- и
- полезная холодопроизводительность холодильной или холодильно-обогревательной установки, которой оборудовано изотермическое транспортное средство, служащее в качестве образца, должна соответствовать величине, указанной в пункте 3.4.7 добавления 2 к приложению 1;
- источник тепла должен быть идентичным; и
- мощность обогревательного оборудования на единицу внутренней поверхности должна быть большей или одинаковой."

11. Приложение 1, добавление 2, раздел 3

Включить новый подраздел 3.4 следующего содержания:

"3.4 Транспортные средства-рефрижераторы и отапливаемые

Метод испытания

- 3.4.1 Испытание проводится в два этапа. На первом этапе определяется эффективность холодильного оборудования холодильной или холодильно-обогревательной установки, на втором – отопительного устройства.
- 3.4.2 На первом этапе испытание проводится в условиях, указанных в пунктах 3.1.1 и 3.1.2 настоящего добавления, на втором этапе – в условиях, указанных в пунктах 3.3.1 и 3.3.2 настоящего добавления.

Процедура испытания

- 3.4.3 Основные требования к процедуре первого этапа испытания изложены в пунктах 3.2.2 и 3.2.3 настоящего добавления, второго этапа – в пунктах 3.3.3 и 3.3.4 настоящего добавления.
- 3.4.4 Второй этап испытания может быть начат сразу после окончания первого этапа без демонтажа измерительного оборудования.
- 3.4.5 Испытание на каждом этапе продолжается в течение 12 часов после того, как:
 - a) на первом этапе – средняя внутренняя температура кузова достигла нижнего предела, установленного для данного класса транспортных средств;
 - b) на втором этапе – разница между средней внутренней температурой кузова и средней наружной температурой достигла величины, соответствующей условиям, установленным для данного класса транспортных средств. Для новых транспортных средств вышеуказанная разница температур увеличивается на 35 процентов.

Критерии приемлемости

- 3.4.6 Результаты испытания считаются удовлетворительными, если:
 - a) на первом этапе – холодильная или холодильно-обогревательная установка может обеспечить поддержание в течение 12 часов режима предусмотренной температуры для данного класса транспортных средств, причем период автоматического размораживания холодильной или холодильно-обогревательной установки не принимается во внимание;

- b) на втором этапе – отопительное устройство может обеспечить поддержание в течение 12 часов предусмотренной для данного класса транспортных средств разницы температур.
- 3.4.7 Если холодильное оборудование холодильной или холодильно-обогревательной установки со всеми приспособлениями прошло отдельно испытание для определения его полезной холодопроизводительности при предусмотренной заданной температуре и получило положительную оценку компетентного органа, то данное транспортное средство может считаться прошедшим первый этап испытания без проведения каких-либо испытаний эффективности при условии, что полезная холодопроизводительность данного оборудования будет выше потерь тепла в постоянном режиме через стенки кузова для рассматриваемого класса транспортных средств, умноженных на коэффициент 1,75.
- 3.4.8 Если холодильная машина в холодильной или холодильно-обогревательной установке заменяется машиной иного типа, то компетентный орган может:
- a) либо потребовать, чтобы транспортное средство было подвергнуто измерениям и контролю, предусмотренным первым этапом испытаний и указанным в соответствующих положениях пунктов 3.4.1–3.4.5 настоящего добавления;
- b) либо удостовериться в том, что полезная холодопроизводительность новой холодильной машины при температуре, предусмотренной для данного класса транспортных средств, равна или выше полезной холодопроизводительности замененной машины;
- c) либо удостовериться в том, что полезная холодопроизводительность новой холодильной машины удовлетворяет положениям пункта 3.4.7 настоящего добавления."

12. Приложение 1, добавление 2, раздел 6, первый пункт:

Изменить следующим образом:

"Для проверки эффективности термического оборудования каждого находящегося в эксплуатации транспортного средства-ледника, рефрижератора, отапливаемого транспортного средства или транспортного средства-рефрижератора и отапливаемого, указанного в подпунктах b) и c) пункта 1 добавления 1 к настоящему приложению, компетентные органы могут:

либо применять методы, описанные в разделах 3.1, 3.2, 3.3 и 3.4 настоящего добавления;

либо назначить экспертов, уполномоченных применять подробные предписания, указанные в разделах 5.1 и 5.2 настоящего добавления, когда это применимо, а также нижеследующие положения."

13. Приложение 1, добавление 2, подраздел 6

Включить новый подраздел 6.4 следующего содержания:

"6.4 Транспортные средства-рефрижераторы и отапливаемые

Проверка проводится в два этапа:

- i) На первом этапе проводится проверка на предмет выяснения того, что при наружной температуре не менее +15 °С внутренняя температура порожнего транспортного средства может быть доведена в течение максимального периода (в минутах) до температуры, предусмотренной для данного класса транспортного средства, как это предписано в таблице в пункте 6.2 настоящего добавления.

Внутренняя температура порожнего транспортного средства предварительно должна быть доведена до внешней температуры.

- ii) На втором этапе проводится проверка на предмет выяснения возможности достижения и поддержания в течение не менее 12 часов предусмотренной в настоящем приложении разницы между внутренней температурой транспортного средства и наружной температурой, определяющей класс, к которому относится транспортное средство (22 К для классов А, Е и I, 32 К для классов В, F и J, 42 К для классов С, G и К, 52 К для классов D, H и L).

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

Изменить нумерацию подразделов 6.4 и 6.5 на 6.5 и 6.6 соответственно.

14. Приложение 1, добавление 2, нынешний подраздел 6.5 (новый подраздел 6.6)

Везде по тексту при перечислении категорий специальных транспортных средств добавить "транспортное средство-рефрижератор и отапливаемое" (дважды), а при перечислении подразделов нумерацию "3.1, 3.2 и 3.3" изменить на "3.1, 3.2, 3.3 и 3.4" (дважды).

15. Приложение 1, добавление 2, раздел 7

Изменить текст после заголовка следующим образом:

"Протокол испытания надлежащего типа в зависимости от испытуемого транспортного средства заполняется для каждого испытания в соответствии с одним из приведенных ниже образцов 1–12."

16. Приложение 1, добавление 2, раздел 7, образцы протоколов испытаний и экспертных проверок

Включить следующий новый образец № 7, соответствующим образом изменив нумерацию нынешних образцов:

"ОБРАЗЕЦ № 7

Часть 3

Проверка эффективности оборудования для охлаждения и обогрева транспортных средств-рефрижераторов и отапливаемых на станции, уполномоченной проводить испытания, в соответствии с подразделом 3.4 добавления 2 к приложению 1 к СПС

Холодильные машины:

привод независимый/зависимый/работающий от магистрали¹
 съемные/несъемные холодильные машины¹
 изготовитель
 тип, серийный номер.....
 год изготовления.....
 вид и количество холодильного агента
 полезная холодопроизводительность при наружной температуре +30 °С и внутренней температуре, указанная изготовителем:
 0 °С..... Вт
 -10 °С..... Вт
 -20 °С..... Вт

Компрессор:

марка тип
 привод: электрический/термический/гидравлический¹
 описание
 марка тип мощность..... кВт при..... об/мин
 конденсатор и испаритель... ..
 мотор вентилятора(ов): марка тип
 количество мощность..... кВт при об/мин

Оборудование для обогрева:

описание
 привод независимый/зависимый, работающий от магистрали¹
 съемное/несъемное оборудование для обогрева¹
 изготовитель
 тип, серийный номер.....
 год изготовления.....
 место установки
 общая поверхность теплообмена..... м²
 полезная мощность, указанная изготовителем кВт

Приспособления для внутренней вентиляции:

описание (число приспособлений и т.д.)
 мощность электрических вентиляторов.....Вт

ОБРАЗЕЦ № 7 (продолжение)

расход м³/ч
 размер трубопроводов: поперечное сечение м² длина м

Автоматические устройства:

марка тип
 размораживатель (при наличии)
 термостат
 реле низкого давления ВР
 реле высокого давления НР
 предохранительный клапан
 другие устройства

Средняя температура в начале испытания:

внутри °С ± К
 снаружи °С ± К
 точка росы испытательной камеры² °С ± К

Мощность системы внутреннего обогрева Вт

Дата и время закрытия дверей и отверстий транспортного средства.....

Записи средних температур внутри и снаружи кузова и/или кривая изменения
 этих температур в зависимости от времени.....

Время между началом испытания и моментом, когда средняя температура
 внутри кузова достигла предписанного уровня..... ч

В случае необходимости указать среднюю мощность оборудования
 для обогрева, необходимую для сохранения во время испытания
 предписанной разности³ внутренней и наружной температур кузова⁴ Вт

Замечания:

Исходя из приведенных выше результатов испытания, транспортное средство
 может признаваться пригодным на основании свидетельства, выданного в соот-
 ветствии с добавлением 3 к приложению 1 к СПС и действительного в течение
 не более шести лет; транспортное средство в этом случае имеет опознаватель-
 ное буквенное обозначение

Однако использование этого протокола испытания в качестве свидетельства о
 допущении типа в соответствии с пунктом б а) добавления 1 к приложению 1 к
 СПС возможно только в течение не более шести лет, т.е. до.....

Составлен в:

Дата: Ответственный за испытание:..... "

¹ Ненужное вычеркнуть.

² Только для холодильного оборудования.

³ Для новых транспортных средств увеличить на 35%.

⁴ Только для обогревательного оборудования."

Включить следующий новый образец № 11 перед существующим образцом № 10 (новый № 12):

"ОБРАЗЕЦ № 11

Часть 3

Проверка эффективности оборудования для охлаждения и обогрева транспортных средств-рефрижераторов и отопляемых, находящихся в эксплуатации, проведенная экспертами вне испытательной станции в соответствии с подразделом 6.4 добавления 2 к приложению 1 к СПС

Испытание проведено на основании протокола № от,
выданного станцией, уполномоченной проводить испытания/экспертом
(фамилия, адрес)

Холодильные машины:

изготовитель

тип, серийный номер

год изготовления

описание

полезная холодопроизводительность, указанная изготовителем, при
наружной температуре +30 °С и внутренней температуре:

0 °С Вт

-10 °С Вт

-20 °С Вт

Вид холодильного агента и его количество кг

Тип оборудования для обогрева:

описание

изготовитель

тип, серийный номер

год изготовления

расположение

общая поверхность теплообмена м²

полезная мощность, указанная изготовителем кВт

Приспособления для внутренней вентиляции:

описание (число приспособлений и т.д.)

мощность электрических вентиляторов Вт

расход м³/ч

размер трубопроводов: поперечное сечение м², длина м

Состояние холодильной машины, оборудования для обогрева и приспособлений
для внутренней вентиляции.....

ОБРАЗЕЦ № 11 (продолжение)

Достигнутая внутренняя температура °С
 при наружной температуре..... °С
 и при относительной продолжительности времени работы %
 время работы ч

Проверка работы термостата

Замечания:

.....

Исходя из приведенных выше результатов испытаний, транспортное средство может признаваться пригодным на основании свидетельства, выданного в соответствии с добавлением 3 к приложению 1 к СПС и действительного в течение не более трех лет; транспортное средство в этом случае имеет опознавательное буквенное обозначение

.....

Составлен в:

Дата: Ответственный за испытание:..... "

17. Приложение 1, добавление 3 А

Изменить подзаголовок следующим образом: "БЛАНК СВИДЕТЕЛЬСТВА, ВЫДАВАЕМОГО НА ИЗОТЕРМИЧЕСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА, ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА-ЛЕДНИКИ, ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА-РЕФРИЖЕРАТОРЫ, ОТАПЛИВАЕМЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА ИЛИ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА-РЕФРИЖЕРАТОРЫ И ОТАПЛИВАЕМЫЕ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫЕ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ СУХОПУТНЫХ ПЕРЕВОЗОК СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ".

18. Приложение 1, добавление 3 А, образцы бланка свидетельства СПС

Включить категорию "РЕФРИЖЕРАТОР И ОТАПЛИВАЕМОЕ" в заголовок между категориями "ОТАПЛИВАЕМОЕ" и "С РАЗНЫМИ ТЕМПЕРАТУРНЫМИ РЕЖИМАМИ".

19. Приложение 1, добавление 4

Включить следующие новые строки в таблицу:

<u>"Транспортное средство</u>	<u>Опознавательное буквенное обозначение</u>
...	...
Транспортное средство-рефрижератор и отапливаемое с нормальной изоляцией класса А	BNA
Транспортное средство-рефрижератор и отапливаемое с усиленной изоляцией класса А	BRA
Транспортное средство-рефрижератор и отапливаемое с усиленной изоляцией класса В	BRB
Транспортное средство-рефрижератор и отапливаемое	BRC

<u>"Транспортное средство</u>	<u>Опознавательное буквенное обозначение</u>
с усиленной изоляцией класса C	
Транспортное средство-рефрижератор и отопляемое с усиленной изоляцией класса D	BRD
Транспортное средство-рефрижератор и отопляемое с усиленной изоляцией класса E	BRE
Транспортное средство-рефрижератор и отопляемое с усиленной изоляцией класса F	BRF
Транспортное средство-рефрижератор и отопляемое с усиленной изоляцией класса G	BRG
Транспортное средство-рефрижератор и отопляемое с усиленной изоляцией класса H	BRH
Транспортное средство-рефрижератор и отопляемое с усиленной изоляцией класса I	BRI
Транспортное средство-рефрижератор и отопляемое с усиленной изоляцией класса J	BRJ
Транспортное средство-рефрижератор и отопляемое с усиленной изоляцией класса K	BRK
Транспортное средство-рефрижератор и отопляемое с усиленной изоляцией класса L	BRL"

20. Приложение 1, добавление 4, раздел 2

Изменить следующим образом:

"2. ДЛЯ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА-РЕФРИЖЕРАТОРА И ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА-РЕФРИЖЕРАТОРА И ОТАПЛИВАЕМОГО:

2.1 Когда компрессор приводится в действие двигателем транспортного средства;

2.2 Когда сама холодильная или холодильно-обогревательная установка или ее часть, которая предотвращает ее функционирование, являются съемными.

..."

(далее по тексту).

Приложение II

Исправления к СПС

1. Приложение 1, добавление 2, пункт 4.3.2

Исключить следующий текст:

"Соответствующие методы описываются в стандартах ISO 971, BS 3122, DIN, NEN и т.д."

2. Приложение 1, добавление 2, пункт 4.3.4 ii), второе предложение

Заменить "т.е. BS 848, ISO 5801, AMCA 210-85, AMCA 210-07, DIN 24163, NFE 36101, NF X10.102, DIN 4796;" на "ISO 5801: 2008, AMCA 210-99, AMCA 210-07;".

3. Приложение 1, добавление 2, пункт 8.3.1, предпоследний абзац

Исключить "внутренние разделительные стенки и".

4. Приложение 1, добавление 2, пункт 8.3.2

Изменить определение S_{body} следующим образом:

" S_{body} – средняя геометрическая площадь поверхности всего кузова".

Приложение III

Проект плана работы на 2014–2018 годы

Подпрограмма 02.11: ПЕРЕВОЗКИ 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 и экологических 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

Результат, ожидаемый к концу 2015 года: Вступление в силу поправок к приложениям к СПС и выпуск сводного текста СПС в качестве издания Организации Объединенных Наций для продажи.

b) Обмен информацией о применении СПС в соответствии со статьей 6.

Очередность: 1

Результат, ожидаемый к концу 2016 года: Увеличение числа ответов на вопросник об осуществлении СПС.

(c) Информирование о ходе разработки стандартов Европейским комитетом по стандартизации (ЕКС), занимающимся теми же аспектами, которые охвачены и СПС.

Очередность: 2

Результат, ожидаемый к концу 2016 года: Осознание характера воздействия новых стандартов ЕКС на СПС, а также возможностей их использования с выгодой для осуществления СПС.

d) Рассмотрение изменений в контексте новых хладагентов и изоляционных материалов, используемых для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов.

Очередность: 1

Результат, ожидаемый к концу 2018 года: Вклад в обмен информацией о способах сокращения негативного воздействия транспортных средств СПС на окружающую среду.

е) Рассмотрение деятельности Подкомиссии МИХ по перевозкам холодильным транспортом. Очередность: 1

Результат, ожидаемый к концу 2016 года: Поддержка работы, выполняемой Подкомиссией МИХ, и извлечение пользы из результатов проведенного ею ранее рассмотрения технических предложений, представленных Рабочей группе WP.11.

ф) Обновление Справочника СПС. Очередность: 1

Результат, ожидаемый к концу 2016 года: Обеспечение регулярного обновления Справочника в целях оказания содействия в толковании, согласовании и применении СПС.

г) Сотрудничество с Европейским союзом по вопросам, связанным с СПС. Очередность: 2

Результат, ожидаемый к концу 2016 года: Развитие контактов с Европейским союзом в областях, связанных с СПС.

h) Обзор деятельности в области перевозок скоропортящихся пищевых продуктов. Очередность: 2

Результат, ожидаемый к концу 2015 года: Использование двухгодичной оценки в целях выявления областей, позволяющих улучшить работу WP.11.

и) Стимулирование применения СПС в странах, которые пока не являются Договаривающимися сторонами и расположены как в регионе ЕЭК ООН, так и за его пределами, в целях стимулирования безопасной международной торговли скоропортящимися пищевыми продуктами и снижения потерь пищевых продуктов в развивающихся странах по причине ненадлежащих условий транспортировки. Очередность: 2

Результат, ожидаемый к концу 2016 года: Повышение информированности о преимуществах СПС и привлечение новых Договаривающихся сторон.

Мероприятия, ограниченные во времени

ж) Рассмотрение вопроса о возможном включении в СПС определения скоропортящихся пищевых продуктов.

Очередность: 1

Результат, ожидаемый к концу 2015 года: Достижение консенсуса относительно необходимости данного определения

к) Рассмотрение предложений по поправкам, касающимся многокамерных транспортных средств с разными температурными режимами.

Очередность: 1

Результат, ожидаемый к концу 2015 года: Принятие процедуры испытания, а также отличительных знаков для эксплуатируемых многокамерных транспортных средств с разными температурными режимами.

л) Пересмотр добавления 1 к приложению 1 к СПС в целях уточнения его логики и разъяснения его положений.

Очередность: 1

Результат, ожидаемый к концу 2018 года: Достижение согласия по вопросу о пересмотре добавления 1 к приложению 1.

м) Недопущение использования кузовов с брезентовым покрытием в контексте СПС.

Очередность: 1

Результат, ожидаемый к концу 2014 года: Достижение согласия относительно необходимости запрещения таких транспортных средств и принятия временных мер для поэтапного отказа от их эксплуатации.

н) Дискуссия по вопросу об указанных в СПС значениях коэффициента К эксплуатируемых транспортных средств и воздействие процесса старения на значения коэффициента К.

Очередность: 2

Результат, ожидаемый к концу 2018 года: Достижение консенсуса относительно возможности компромисса с учетом различных позиций по данному вопросу.

о) Рассмотрение возможности объединения приложений 2 и 3 к СПС и распространения контроля температуры воздуха на перевозки охлажденных пищевых продуктов.

Очередность: 1

Результат, ожидаемый к концу 2015 года: Возможное достижение консенсуса по этому предложению.

р) Рассмотрение предложений, касающихся испытания транспортных средств и оборудования, включая эксплуатируемые неавтономные транспортные средства, транспортные средства, представляющие собой одновременно транспортное средство-рефрижератор и отапливаемое транспортное средство, а также термическое оборудование, работающее на сжиженном газе.

Очередность: 1

Результат, ожидаемый к концу 2015 года: Принятие поправок к СПС.

q) Обсуждение вопроса о пересмотре температур, установленных для соответствующих классов транспортных средств СПС, с учетом других стандартов и правил, касающихся пищевых продуктов.

Очередность: 2

Результат, ожидаемый к концу 2015 года: Возможное принятие положений о новых температурах.

г) Рассмотрение способов измерения площади наружной поверхности стенок автомобилей-фургонов без окон в грузовом отсеке в целях стандартизации процедур проверки значений их коэффициента К.

Очередность: 2

Результат, ожидаемый к концу 2015 года: Принятие поправки к СПС.

s) Разработка СПС с измененной структурой, усовершенствованной организацией и уточненными положениями для всех его пользователей.

Очередность: 1

Результат, ожидаемый к концу 2018 года: Принятие проекта СПС с измененной структурой.
