



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся
пищевых продуктов**

Семьдесят девятая сессия

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

состоявшейся в Женеве 25–28 октября 2022 года



Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–3	5
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	4	5
III. Деятельность органов ЕЭК, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 2 повестки дня)	5–8	5
A. Комитет по внутреннему транспорту	5	5
B. Рабочая группа по сельскохозяйственным стандартам качества	6–8	5
IV. Деятельность других международных организаций, занимающихся вопросами, которые представляют интерес для Рабочей группы (пункт 3 повестки дня)	9–32	6
A. Международный институт холода (МИХ)	9–10	6
B. «Трансфригурот интернэшнл»	11–15	6
C. Организации по стандартизации	16–32	6
Стандарты EN	16–29	7
1. Рабочая группа 2 ТК 413 ЕКС	17–19	7
2. Рабочая группа 1 ТК 413 ЕКС	20–24	7
3. Пересмотр стандарта EN 12830	25	8
4. Пересмотр стандартов EN 13485 и EN 13486	26	8
Стандарты ИСО	27–30	8
Другие виды деятельности по стандартизации, представляющие интерес для WP.11	31	9
Связь с ТК 315 ИСО	32	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)	33	10
A. Состояние применения Соглашения	33	10
B. Состояние поправок	34	10
C. Испытательные станции, официально назначаемые компетентными органами стран — участниц СПС	35	10
D. Обмен информацией между Сторонами в соответствии со статьей 6 СПС	36–38	10
E. Обмен передовой практикой для более эффективного осуществления СПС	39	10
VI. Предложения по поправкам к СПС (пункт 5 повестки дня)	40–79	11
A. Предложения, по которым еще не приняты решения	40–72	11
1. Предлагаемые поправки к пункту 7.3.7 добавления 2 к приложению 1	40–42	11
2. Измерение толщины термоизолирующих стенок в транспортных средствах, используемых для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов	43	11
3. Поправка к добавлению 4 к приложению 1	44–47	11

4.	Предложение по поправкам к пункту 7.3.7 добавления 2 к приложению 1	48–50	11
5.	Предложение по поправкам к пункту 7.3.7 добавления 2 к приложению 1	51–52	12
6.	Внедрение свидетельств о проверке типа в качестве документа, подтверждающего соответствие конструкции и проведенных испытаний на основании протоколов СПС.....	53–56	12
7.	Поправки к образцам протоколов испытаний, в которых определены технические требования к транспортным средствам и цистернам, предназначенным для перевозки пищевых продуктов, в связи с необходимостью учета технологических изменений, обусловленных применением новых изоляционных материалов	57	13
8.	Поправка к образцам протоколов испытаний, в которых устанавливается порядок определения полезной холодопроизводительности холодильной установки, с целью учета влияния различных версий программного обеспечения на производительность указанных установок	58	13
9.	Предложение по заявлению о соответствии (пункт 7.3.6 добавления 2 к приложению 1) и определению параметров многокамерных транспортных средств с мультитемпературным режимом (МКМТ)	59	13
10.	Предлагаемый перечень основных компонентов и их ключевых характеристик	60–61	13
11.	Пересмотренное дополнение Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок, положениями, касающимися испытательных станций и экспертов	62–65	13
12.	Определение понятий независимости действия и автономности транспортного оборудования	66–69	14
13.	Поправка, касающаяся применения мер контроля, подлежащих осуществлению в соответствии с пунктом 4.3.4 добавления 2 к приложению 1 к СПС от 1 июня 2022 года.....	70	14
14.	Поправка к пункту 3.2.6 добавления 2 к приложению 1 и Справочнику СПС	71–72	14
V.	Новые предложения.....	73–79	15
1.	Поправка к добавлению 3 к приложению 1	73	15
2.	Исправление определения термина «транспортное средство» в пункте 7 приложения 1.....	74–78	15
3.	Поправки к СПС	79	15
VII.	Справочник СПС (пункт 6 повестки дня)	80–89	15
1.	Поправка к пункту 7.3.6 добавления 2 к приложению 1 к Справочнику СПС: метод расчета с учетом конкретных случаев применения инструментария для определения параметров транспортных средств с мультитемпературным режимом	80–81	15

2.	Поправки к пункту 6 с) iii) добавления 1 к приложению 1 к Справочнику СПС: правила, подлежащие соблюдению при установке встраиваемого оборудования, оборудования, оснащенного дефлектором, оборудования на подрамной конструкции или оборудования, допускающего возможность его смещения	82–84	16
3.	Поправки к пункту 4 комментариев к добавлению 1 к приложению 2 к Справочнику СПС: места размещения щупов для измерения температуры во время перевозки	85–87	16
4.	Поправка к пункту 3.2.6 добавления 2 к приложению 1 и Справочнику СПС	88–89	16
VIII.	Доклады неофициальных рабочих групп (пункт 7 повестки дня)	90–91	17
IX.	Сфера действия СПС (пункт 8 повестки дня)	92	17
	Будущее СПС	93	17
X.	Энергетическая маркировка, хладагенты и вспенивающие вещества (пункт 9 повестки дня)	94	17
XI.	Программа работы (пункт 10 повестки дня)	95–96	17
	Сроки проведения восьмидесятой сессии	95–96	17
XII.	Выборы должностных лиц (пункт 11 повестки дня)	97–99	18
XIII.	Прочие вопросы (пункт 12 повестки дня)	100–102	18
	Периодичность проведения совещаний	101	18
	Выражение признательности	102	18
XIV.	Утверждение доклада (пункт 13 повестки дня)	103–104	18
Приложение I			
	Полный текст заявления Правительства, сделанного в ходе семьдесят девятой сессии Рабочей группы по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов		19
	Заявление Дании, сделанное в начале сессии		19
Приложение II			
	Предлагаемые поправки к СПС		20
Приложение III			
	Добавления к Справочнику СПС		23

I. Участники

1. Семьдесят девятая сессия Рабочей группы по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций состоялась 25–28 октября 2022 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: Австрии, Германии, Дании, Испании, Италии, Кыргызстана, Люксембурга, Нидерландов, Польши, Российской Федерации, Словении, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Турции, Финляндии, Франции, Хорватии и Чешской Республики.
3. 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).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документы: ECE/TRANS/WP.11/248
ECE/TRANS/WP.11/248/Add.1
неофициальный документ INF.1 (секретариат)

4. Предварительная повестка дня (ECE/TRANS/WP.11/248 и -/Add.1) была утверждена с поправками, содержащимися в неофициальном документе INF.1, с целью учета неофициальных документов INF.1–INF.10.

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

A. Комитет по внутреннему транспорту

5. Рабочая группа приняла к сведению пункты 114–116 доклада о работе восемьдесят четвертой сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) (22–25 февраля 2022 года) (ECE/TRANS/316).

B. Рабочая группа по сельскохозяйственным стандартам качества

6. Для WP.11 представляют интерес следующие мероприятия Рабочей группы по сельскохозяйственным стандартам качества (WP.7), которые проводились/будут проводиться во втором полугодии 2022 года:
 - тридцатая сессия Специализированной секции по разработке стандартов на мясо (GE.11), 28–30 сентября 2022 года, Женева, Швейцария;
 - семьдесят седьмая сессия Рабочей группы по сельскохозяйственным стандартам качества (WP.7), 15–17 ноября 2022 года, Женева, Швейцария.
7. Новейший инструмент ЕЭК ООН по борьбе с продовольственными потерями и пищевыми отходами см. URL: <https://unece.org/trade/wp7/food-loss-and-waste>.
8. Более подробную информацию об этих и других мероприятиях см. веб-сайт WP.7, URL: <https://unece.org/trade/working-party-agricultural-quality-standards-wp7>.

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

A. Международный институт холода (МИХ)

Документ: неофициальный документ INF.4
(Международный институт холода)

9. Рабочая группа была проинформирована о результатах совещания Подкомиссии МИХ по перевозкам холодильным транспортом (СЕРТЕ), которое проводилось в формате видеоконференции 17 мая 2022 года.

10. Следующее совещание СЕРТЕ намечено провести 18–19 апреля 2023 года.

B. «Трансфригорут интернэшнл»

Документ: неофициальный документ INF.5
(«Трансфригорут интернэшнл»)

11. Представитель «Трансфригорут интернэшнл» проинформировал Рабочую группу о том, что на 2022 год ситуация в отрасли транспортных холодильных систем остается весьма сложной из-за следующих факторов:

- с одной стороны, регламенты ЕС четко направлены на декарбонизацию транспорта (программы «Зеленый курс», «Сокращение на 55 %» и т. д.), что обуславливает высокий спрос на транспортные средства с альтернативными видами трансмиссии и соответствующие технологии;
- с другой стороны, недостаток компонентов наряду с финансовыми трудностями не позволяет изготовителям оригинального оборудования (ИОО) поставлять такие ожидаемые транспортные средства и технологии.

12. Совсем недавно негативное воздействие оказало также вооруженное нападение на Украину, главным образом с учетом колоссального роста затрат на энергоносители (жидкое топливо и газ), а также нехватки некоторых компонентов и сырья наряду с последующим ростом цен.

13. В заключение следует отметить, что перед отраслью транспортных холодильных систем стоят серьезные задачи, сопряженные с грандиозными ожиданиями, в плане содействия декарбонизации транспорта и соблюдения новых регламентов, касающихся хладагентов, с тем чтобы сделать их более устойчивыми.

14. 7 сентября 2022 года в Брюсселе состоялось очное совещание с участием 10 экспертов от различных организаций (ТИ-ССТ, «ТЮВ ЗЮД», CRT и «Семафруа») для обсуждения вопросов, связанных с декарбонизацией транспорта, разработкой транспортных средств с альтернативными видами трансмиссии и альтернативных источников энергии для термического оборудования, а также отсутствием в рамках СПС четких правил, позволяющих учитывать многообразие имеющихся ныне технических решений по обеспечению питания термического оборудования.

15. Рабочая группа решила обсудить протокол этого совещания, содержащийся в разделе С неофициального документа INF.5, в рамках пункта 8 повестки дня «Сфера действия СПС».

C. Организации по стандартизации

16. Делегациям, участвующим в работе организаций по стандартизации, было предложено проинформировать Рабочую группу о ходе разработки стандартов, касающихся перевозок в условиях контролируемой температуры, и о том, какое воздействие эти стандарты, как ожидается, окажут на СПС.

Документы: неофициальный документ INF.6 («Трансфригорут интернэшнл» от имени представителей ИСО по связи)
неофициальный документ INF.7 (Соединенное Королевство)
неофициальный документ INF.8 (Германия)

Стандарты EN

1. Рабочая группа 2 ТК 413 ЕКС

17. За последние шесть месяцев эксперты от Бельгии, Германии, Ирландии, Италии, Нидерландов, Соединенного Королевства и Франции провели несколько виртуальных совещаний, в которых в неофициальном порядке приняли участие также эксперты от ряда других европейских государств.

18. 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.

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

- Часть 2: Эвтектические системы: нынешний рабочий проект все еще находится на обсуждении с целью представить окончательный вариант для второго рассмотрения ЕКС после пересмотра. В частности, были приняты и пересмотрены положения по испытаниям для определения холодопроизводительности и потребления при эксплуатации нового оборудования с эвтектическими системами и использовании оборудования в повседневных технологических процессах.
- Рабочий вариант и проект будут переданы на новое голосование после возобновления деятельности для доработки предварительного варианта prEN 16440-2 и рассмотрения ЕКС.
- Дополнительная часть: Особые требования для мультитемпературных систем. Разработка этой части запланирована в качестве следующего проекта.

2. Рабочая группа 1 ТК 413 ЕКС

20. За последние шесть месяцев эксперты от Бельгии, Германии, Ирландии, Италии, Нидерландов, Соединенного Королевства, Финляндии и Франции провели несколько виртуальных совещаний, в которых в неофициальном порядке приняли участие также эксперты от ряда других европейских государств.

21. Проектный комитет будет заниматься разработкой стандарта, озаглавленного «Изотермические транспортные средства для перевозки чувствительных к температуре грузов — требования и испытания». Этот стандарт применяется к изотермическим транспортным средствам, используемым для перевозки чувствительных к температуре грузов, в целях ограничения теплообмена под воздействием внешней среды. При необходимости поддержания определенных температур эти транспортные средства могут быть дополнительно оснащены охладительными и/или нагревательными устройствами. Существующее решение учитывает необходимость поддержания внутренних температур в диапазоне от -30 °C до $+25\text{ °C}$ при диапазоне температур внешней среды от -30 °C до $+43\text{ °C}$.

22. Предполагается, что этот стандарт будет состоять из следующих частей:

- prEN 17066 Часть 1: Контейнеры — Изотермические транспортные средства для перевозки чувствительных к температуре грузов — Требования и испытания; в этой части определены термины, конкретные требования, положения, касающиеся испытаний, и параметры изотермических кузовов, включая оценку значения *k*. *Окончательный вариант был опубликован в октябре 2019 года.*
- Часть 2: Оборудование — Сочетание изотермических кузовов и их охладительных и/или нагревательных устройств, включая проверку холодо-

теплопроизводительности для перевозок грузов на большие расстояния и их распределения. *В ближайшие месяцы текущий рабочий проект будет направлен на дополнительное рассмотрение ЕКС, в котором, как ожидается, примут участие не менее пяти стран.*

- Часть 3: Малые контейнеры многократного использования с внутренним объемом не более 2 м³ — Специальное сочетание небольших изотермических кузовов и их охлаждающих и/или нагревательных устройств, включая проверку холодо- и теплопроизводительности. *В ближайшие месяцы текущий рабочий проект будет направлен на дополнительное рассмотрение ЕКС, в котором, как ожидается, примут участие не менее пяти стран.*
- Дополнительная часть: Особые требования для мультитемпературных систем. *Разработка этой части запланирована в качестве следующего проекта.*

23. Новый стандарт **prEN 17893:2022** «Тепловые дорожные транспортные средства — Стандарт безопасности для систем с регулируемой температурой, использующих легковоспламеняющиеся хладагенты для перевозки грузов — Требования». *Текущий рабочий проект был направлен на его первое рассмотрение ЕКС.*

24. После поступления всех запросов соответствующие рабочие группы ТК 413 ЕКС примут во внимание результаты голосования и замечания по каждому проекту для рассмотрения на следующих сессиях в декабре 2022 года/январе 2023 года с целью завершения этой работы.

3. Пересмотр стандарта EN 12830

25. EN 12830:2018-10 — Регистраторы температуры, используемые при транспортировании, хранении и распределении чувствительных к температуре грузов — Испытания, эксплуатационные характеристики, пригодность к применению. *Окончательный вариант был опубликован в октябре 2018 года.*

4. Пересмотр стандартов EN 13485 и EN 13486

- prEN 13485:2002 — Термометры для измерения окружающей или внутренней температуры, используемые при транспортировании, хранении и распределении чувствительных к температуре грузов — Испытания, эксплуатационные характеристики, пригодность к применению. *Первое его рассмотрение ЕКС завершилось 13 октября 2022 года и дало положительные результаты.*
- prEN 13486:2002 — Регистраторы температуры и термометры для измерения окружающей или внутренней температуры, используемые при транспортировании, хранении и распределении чувствительных к температуре грузов — Периодическая проверка. *Первое его рассмотрение ЕКС завершилось 28 сентября 2022 года и дало положительные результаты.*

26. Соответствующая рабочая группа ТК 423 ЕКС обсудит и примет поступившие по обоим проектам замечания на следующих сессиях 28–29 ноября 2022 года.

Стандарты ИСО

27. В 2022 году пленарное заседание ТК 104 состоялось 20 октября и проходило в формате телеконференции. В ходе заседания было принято 13 резолюций, в том числе о выборах и пере выборах членов Комитета и резолюция «Создание специальной группы ТК 104 ИСО — Усилия по активизации деятельности ТК 104 ИСО».

28. Деятельность в рамках элемента работы «ISO 1496-4: Контейнеры для твердых сыпучих грузов, работающие не под давлением» будет завершена в 2023 году. Это станет первым значительным обновлением стандарта, впервые разработанного в апреле 1991 года. Согласно сообщениям, новый стандарт на изотермические контейнеры «ISO 20854: Контейнеры изотермические — Стандарт безопасности для систем охлаждения, в которых используются легковоспламеняющиеся хладагенты»

уже применяется при разработке новой продукции, и в контексте данного процесса ожидается получение соответствующих отзывов.

29. С учетом этой деятельности был адаптирован и европейский элемент работы по стандарту для транспортных средств (prEN 17893 — Тепловые дорожные транспортные средства — Стандарт безопасности для систем с регулируемой температурой, использующих легковоспламеняющиеся хладагенты для перевозки грузов — Требования и процесс анализа рисков). На пленарном заседании SC2 состоится обсуждение предварительных предложений по обновлению и исправлению стандарта ISO 1496-3, касающегося контейнеров-цистерн, и по дальнейшей оптимизации требований к испытаниям с учетом стандарта ISO 1496-1.

30. Применительно к контейнерам-цистернам, охватываемым этим стандартом, также имеется предложение относительно их модификаций, решение по которому пока еще не принято.

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

31. Информация о корейских проектах в ТК 122 ИСО «Упаковка». В рамках Рабочей группы 16 «Упаковка чувствительных к температуре грузов» ТК 122 ИСО опубликовано два проекта, которые были разработаны под руководством Кореи:

- ISO 22982-1:2021-03: Транспортная тара — Транспортная тара с регулируемой температурой для грузовых отправок — Часть 1: Общие требования.
- ISO 22982-2:2021-03: Транспортная тара с регулируемой температурой для грузовых отправок — Часть 2: Общие технические требования к испытаниям.

Связь с ТК 315 ИСО

32. Представитель «Трансфригорут интернэшнл» представил WP.11 последнюю обновленную информацию касательно деятельности ТК 315 ИСО. В частности:

- i) следующее пленарное заседание ТК 315 и совещание Рабочей группы состоятся 29 ноября — 2 декабря 2022 года (пройдут в смешанном режиме в Японии);
- ii) апрель 2022 года — Запрос на предложение определений термина «доставка»;
- iii) решение от июля 2022 года — Утверждение стратегического плана действий ТК 315 ИСО;
- iv) решение от августа 2022 года — Учреждение РГ 4 «Терминология» при ТК 315 ИСО:
 - Рабочая группа 4 ТК 315 ИСО заменит СГ 2 «Терминология»/ТК 315 ИСО;
 - Председателем Рабочей группы 4 ТК 315 ИСО является г-н Тошинори Накамура;
 - призыв к выдвижению кандидатур экспертов в состав вновь учрежденной Рабочей группы 4 «Терминология» при ТК 315 ИСО;
 - Председатель Рабочей группы 4 планирует провести первое заседание Рабочей группы 1 декабря 2022 года;
- v) сентябрь 2022 года — предложение Кореи по новому элементу работы: «Методы подтверждения температурного режима в хранилищах с регулируемой температурой и дорожных транспортных средствах».

Сфера охвата

В данном документе оговариваются — применительно к подтверждению температурного режима, подлежащего соблюдению в хранилищах с

регулируемой температурой и дорожных транспортных средствах, — общая терминология, предъявляемые требования, применяемые процедуры и соответствующая документация. Целью этого документа не является оценка уровня безопасности и технологии хранения, равно как транспортного оборудования или транспортных объектов.

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

33. За период, прошедший после прошлой сессии, к СПС не присоединилось ни одной новой страны, поэтому число Договаривающихся сторон по-прежнему составляет 52.

B. Состояние поправок

34. За период, прошедший после прошлой сессии, до сведения Договаривающихся сторон СПС не было доведено новых предложений по поправкам.

C. Испытательные станции, официально назначаемые компетентными органами стран — участниц СПС

35. Нынешний перечень официально назначенных испытательных станций см. URL: <https://unece.org/atp-competent-authorities-and-testing-stations>.

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

36. На семьдесят седьмой сессии WP.11 поблагодарила 25 стран, представивших данные в ответ на вопросник об осуществлении СПС в 2020 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.

37. Поступившие данные за 2021 год были представлены в документе ECE/TRANS/WP.11/2022/12. Как было отмечено, число Договаривающихся сторон, ответивших на вопросник, сократилось до 21.

38. По поручению Рабочей группы, высказанному в ходе ее семьдесят третьей сессии, секретариат направил всем Договаривающимся сторонам письмо с просьбой выполнять их обязательства по статье 6 СПС посредством предоставления ответов на ежегодный вопросник и обновления контактных данных компетентных органов и испытательных станций. Вся информация, поступившая в секретариат, включается в перечень компетентных органов и официально назначаемых испытательных станций, см. URL: <https://unece.org/atp-competent-authorities-and-testing-stations>.

E. Обмен передовой практикой для более эффективного осуществления СПС

39. 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)

A. Предложения, по которым еще не приняты решения

1. Предлагаемые поправки к пункту 7.3.7 добавления 2 к приложению 1

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2022/5/Rev.1 (Франция)

40. Поскольку соответствующий документ ECE/TRANS/WP.11/2022/14 не был принят, делегация Франции согласилась подготовить новый пересмотренный вариант этого документа для рассмотрения на одной из будущих сессий.

2. Измерение толщины термоизолирующих стенок в транспортных средствах, используемых для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2022/6/Rev.1 (Франция)

41. Была выражена некоторая обеспокоенность в связи с нынешней сноской 4 в образце № 1А, содержащей ту же информацию, что и предлагаемая поправка. Было уточнено, что эта информация не дублируется и что в новом предложении представлены более подробные данные в отношении толщины, а также указано, кто именно будет отвечать за выполнение измерений.

42. По мнению других делегаций, поскольку толщина является косвенным измерением, основанным на наружных и внутренних размерах, которые подчас нелегко рассчитать, информация, запрашиваемая в предложении, может быть излишней.

43. Делегация Франции пояснила, что данное предложение направлено на обеспечение более жесткого контроля за неопределенностью толщины изоляции, поскольку в некоторых случаях допуск для коэффициента К может быть превышен.

44. Предложение не было принято, поскольку возражения против его принятия выдвинули Германия и Соединенное Королевство.

3. Поправка к добавлению 4 к приложению 1

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2022/9/Rev.1 (Соединенное Королевство)

45. Были высказаны некоторые опасения по поводу того, каким образом это предложение позволит улучшить процесс инспектирования. Было указано, что в случае принятия предложения могут возникнуть определенные трудности при инспектировании транспортных средств с двумя камерами.

46. Также было отмечено, что существенной разницы между пересмотренным предложением и тем, которое было отклонено на предыдущей сессии, нет. Рабочая группа решила передать на рассмотрение СЕРТЕ вопрос о том, является ли пример, приведенный в нынешнем тексте СПС, технически осуществимым, поскольку среди выступивших экспертов не было согласия по данному вопросу.

47. Предложение не было принято, поскольку возражение против его принятия выдвинула Франция.

4. Предложение по поправкам к пункту 7.3.7 добавления 2 к приложению 1

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2022/14 (Франция)

48. Несколько делегаций указали, что испытание многокамерных транспортных средств с мультитемпературным режимом должно проводиться — применительно к конфигурации разделительных стенок — по наихудшему сценарию, а уже проверенные конфигурации, отраженные в декларации о соответствии, должны сохраняться неизменными при возможности небольшого перемещения стенок. Поэтому нет необходимости требовать, чтобы передвижные стенки были жестко

закреплены на кузове транспортного средства, поскольку это может ограничить гибкость использования других технических решений.

49. По мнению же других делегаций, передвижные разделительные стенки должны быть стационарно закреплены на транспортном средстве, причем ничего из того, что не заявлено в свидетельстве как съемное, не может быть снято.

50. Предложение не было принято, поскольку возражения против его принятия выдвинули Германия и Испания.

5. Предложение по поправкам к пункту 7.3.7 добавления 2 к приложению 1

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2022/15 (Франция)

51. Некоторые делегации не согласились с выдвинутым в поддержку предложения обоснованием, предполагающим учет санитарно-гигиенических аспектов, весьма специфичных для ситуации, описанной в документе. По их мнению, санитарно-гигиенические требования являются весьма важной темой и в целом должны найти органичное отражение в СПС, возможно, в виде отдельного приложения.

52. Предложение не было принято, поскольку возражения против его принятия выдвинули Германия и Испания. Делегация Франции представит пересмотренное предложение для его рассмотрения на одной из будущих сессий.

6. Внедрение свидетельств о проверке типа в качестве документа, подтверждающего соответствие конструкции и проведенных испытаний на основании протоколов СПС

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2022/13 (Франция)

53. Некоторым делегациям было неясно, какие проблемы призвано решить данное предложение; по мнению же ряда других делегаций, новый набор образцов для свидетельств о проверке типа дублирует информацию, уже содержащуюся в протоколах испытаний.

54. Предложение было вынесено на голосование и отклонено четырьмя голосами (Германия, Дания, Испания и Соединенное Королевство) против двух (Люксембург и Франция).

55. С учетом того, что некоторые делегации все же усматривают определенную целесообразность в наличии двух отдельных комплектов документов, было предложено создать неофициальную рабочую группу для пересмотра существующих образцов протоколов испытаний и предложить проекты свидетельств о проверке типа или любых других соответствующих документов, касающихся испытаний и допущения транспортных средств.

56. Рабочая группа согласилась на создание неофициальной рабочей группы по документации под руководством Франции и со следующим мандатом:

1. *Анализ содержания и определение форматов существующих образцов 1–13 с учетом:*
 - *различных испытаний транспортных средств, кузовов и термического оборудования;*
 - *потребностей пользователей конкретной информации, содержащейся в различных разделах образцов 1–13.*
2. *Разработка в случае необходимости проектов предложений по документам, касающимся испытания и допущения транспортных средств.*
3. *Представление WP.11 на ее восьмидесятой сессии сообщения о достигнутых результатах и внесение в соответствующих случаях предложений.*

- 7. Поправки к образцам протоколов испытаний, в которых определены технические требования к транспортным средствам и цистернам, предназначенным для перевозки пищевых продуктов, в связи с необходимостью учета технологических изменений, обусловленных применением новых изоляционных материалов**

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/4/Rev.4 (Франция)

57. Рабочая группа решила передать этот документ неофициальной рабочей группе по документации на предмет получения консультативного заключения и возобновить рассмотрение предложения на одной из будущих сессий.

- 8. Поправка к образцам протоколов испытаний, в которых устанавливается порядок определения полезной холодопроизводительности холодильной установки, с целью учета влияния различных версий программного обеспечения на производительность указанных установок**

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2021/6/Rev.1 (Франция)

58. Рабочая группа решила передать этот документ неофициальной рабочей группе по документации на предмет получения консультативного заключения и возобновить рассмотрение предложения на одной из будущих сессий.

- 9. Предложение по заявлению о соответствии (пункт 7.3.6 добавления 2 к приложению I) и определению параметров многокамерных транспортных средств с мультитемпературным режимом (МКМТ)**

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2022/8/Rev.1 («Трансфригорут интернэшнл»)

59. После нескольких уточнений предложение было принято с рядом изменений (см. приложение II).

- 10. Предлагаемый перечень основных компонентов и их ключевых характеристик**

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2022/18 («Трансфригорут интернэшнл»)

60. Было отмечено, что после включения в СПС перечень основных компонентов должен периодически пересматриваться экспертами СЕРТЕ. Несколько делегаций высказались за то, чтобы добавить этот перечень также в конце образца № 13.

61. Делегация Италии подняла вопрос относительно значения включенных в таблицу 3 предложения понятий «Основные габариты» и «Конструкционные особенности кузова». Поскольку в ходе состоявшихся обсуждений удовлетворительного ответа дано не было, делегация Финляндии высказалось против принятия данного предложения.

- 11. Пересмотренное дополнение Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок, положениями, касающимися испытательных станций и экспертов**

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2022/21 (Российская Федерация)

62. Делегация Дании, которую поддержала делегация Польши, заявила, что по политическим мотивам не может обсуждать предложение Российской Федерации или голосовать за него (см. полный текст заявления в приложении I).

63. По заявлению ряда делегаций, из предложения не ясно, относится ли оно к проверкам в процессе эксплуатации или же к испытательным станциям в целом. Также было отмечено, что некоторые технические требования нуждаются в более детальном рассмотрении и что в предложение следует также включить переходное положение.

64. Делегация Италии поддержала предложение в принципе, однако выразила некоторую озабоченность по поводу затрат на его реализацию и времени, которое может для этого потребоваться. Кроме того, прозвучали некоторые опасения

относительно обеспечения соответствия национальным нормативам в случае принятия данного предложения.

65. Российская Федерация приняла к сведению высказанные замечания и поблагодарила выступившие делегации. Пересмотренное предложение будет представлено для рассмотрения на одной из будущих сессий.

12. Определение понятий независимости действия и автономности транспортного оборудования

Документы: ECE/TRANS/WP.11/2020/1/Rev.3 (Франция)
ECE/TRANS/WP.11/2022/20, предложение 1
(Нидерланды от имени неофициальной рабочей группы)

66. Делегация Франции отметила, что она согласна с определениями понятий автономности и независимости действия, сформулированными в документе ECE/TRANS/WP.11/2022/20, предложение 1, и что эти определения следует рассмотреть до определений, предложенных в документе ECE/TRANS/WP.11/2020/1/Rev.3, которые носят более технический характер. Поэтому сначала обсуждались предложения, содержащиеся в документе ECE/TRANS/WP.11/2022/20.

67. Было разъяснено, что целью обоих предложений является облегчение сертификации новых транспортных средств, использующих альтернативные источники энергии или сочетание последних. Делегация Франции также отметила, что термин автономность используется в тексте СПС на французском языке в двух разных значениях, а посему согласование данного определения поможет уточнить французский текст.

68. По мнению ряда делегатов, тип источника энергии не относится к сфере действия СПС; единственное требование, имеющее важное значение, касается температуры. На момент вступления Соглашения в силу уже существовало несколько источников энергии. Согласно другому мнению, для полноценной разработки новых технологий необходимо больше времени, поэтому преждевременно добавлять в СПС требования, касающиеся новых транспортных средств на базе альтернативных источников энергии.

69. Поскольку определения, содержащиеся в документе ECE/TRANS/WP.11/2022/20, не были приняты, делегация Франции отложила рассмотрение своего документа до достижения договоренности по этим определениям.

13. Поправка, касающаяся применения мер контроля, подлежащих осуществлению в соответствии с пунктом 4.3.4 добавления 2 к приложению 1 к СПС от 1 июня 2022 года

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/3/Rev.3 (Франция)

70. Делегация Франции сняла свое предложение, поскольку оно является альтернативным предложению, содержащемуся в документе ECE/TRANS/WP.11/2022/16 (Соединенное Королевство), которое было принято.

14. Поправка к пункту 3.2.6 добавления 2 к приложению 1 и Справочнику СПС

Документы: ECE/TRANS/WP.11/2022/16 (Соединенное Королевство)
неофициальный документ INF.10 (Соединенное Королевство)

71. Было выражено общее принципиальное согласие в отношении включения в СПС положений, касающихся циркуляции воздуха в кузове транспортного средства. Однако, как считает представитель «Трансфригорут интернэшнл», эти положения должны иметь просто рекомендательный характер, учитывая, что условия транспортировки могут различаться для каждого типа продукции, в зависимости от используемой тары, а также от распределения груза внутри транспортного средства.

72. Предложение было принято с рядом изменений, которые отражены в неофициальном документе INF.10 (см. приложение II).

В. Новые предложения

1. Поправка к добавлению 3 к приложению 1

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2022/17 (Соединенное Королевство)

73. Предложение было принято (см. приложение II).

2. Исправление определения термина «транспортное средство» в пункте 7 приложения 1

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2022/19 (Нидерланды)

74. По общему мнению, определение термина «транспортное средство», включенное недавно в СПС, нуждается в изменении, поскольку оно сопряжено с недостатком ясности и может привести к возникновению путаницы и даже проблем юридического характера. С другой стороны, предложенное в документе измененное определение также не было сочтено достаточно четким и ясным.

75. Представитель «Трансфригорут интернэшнл» сообщил WP.11, что в разделе С неофициального документа INF.5 приводятся два толкования определения термина «транспортное средство», а именно:

- Толкование 1 — Транспортное средство = комплектное транспортное средство, включая силовой агрегат автомобиля и соответствующие накопители энергии + несущая конструкция (шасси) + изотермическое отделение + термическое оборудование.
- Толкование 2 — Транспортное средство = несущая конструкция (шасси) + изотермическое отделение + термическое оборудование.

Большинство экспертов склоняются в пользу толкования 2.

76. Кроме того, по мнению ряда делегаций, в том что касается СПС, изотермический кузов является важнейшей составной частью, и все компоненты, оказывающие влияние на изотермические свойства, должны охватываться определением.

77. Делегация Германии также отметила, что термин «транспортное средство» используется в статье 2 СПС и в нескольких пунктах приложения 1 в разных контекстах и с различными значениями.

78. В свете доводов, выдвинутых в ходе обсуждения, делегация Нидерландов отозвала документ с целью пересмотра предложения и представления его на рассмотрение на одной из будущих сессий.

3. Поправки к СПС

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2022/20 (Нидерланды от имени неофициальной рабочей группы по совершенствованию системы допущения транспортных средств и термического оборудования)

79. Предложения 2, 3 и 4 были приняты (см. приложения II и III).

VII. Справочник СПС (пункт 6 повестки дня)

1. Поправка к пункту 7.3.6 добавления 2 к приложению 1 к Справочнику СПС: метод расчета с учетом конкретных случаев применения инструментария для определения параметров транспортных средств с мультитемпературным режимом

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2021/11/Rev.1 (Франция)

80. Хотя WP.11 в принципе согласилась с включением измененного предложения в Справочник СПС, было сочтено, что пояснения, представленные в документе,

сформулированы несколько расплывчато, а некоторые используемые в тексте термины не имеют четкого определения.

81. Предложение не было принято, поскольку возражения против его принятия выдвинули Германия, Дания и Соединенное Королевство.

2. Поправки к пункту 6 с) iii) добавления 1 к приложению 1 к Справочнику СПС: правила, подлежащие соблюдению при установке встраиваемого оборудования, оборудования, оснащенного дефлектором, оборудования на подрамной конструкции или оборудования, допускающего возможность его смещения

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2021/12/Rev.2 (Франция)

82. По мнению некоторых делегаций, Справочник СПС предназначен для разъяснения или уточнения положений Соглашения СПС и поэтому по всей видимости нет оснований для включения предложенного комментария в Справочник, так как данный комментарий не связан ни с одним из положений СПС.

83. Было признано, что информация, содержащаяся в предложении, может быть полезной для некоторых видов применения на местах, и Франции было предложено рассмотреть возможность подготовки документа в форме руководства либо документа по обмену передовой практикой, который после его утверждения WP.11 можно было бы опубликовать на веб-сайте ЕЭК ООН.

84. Франция решила представить пересмотренный документ на одной из будущих сессий.

3. Поправки к пункту 4 комментариев к добавлению 1 к приложению 2 к Справочнику СПС: места размещения щупов для измерения температуры во время перевозки

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2021/13/Rev.2 (Франция)

85. Несмотря на признание того, что существующий текст Справочника СПС охватывает не все возможные ситуации и что его формулировки могут быть улучшены, пересмотренное предложение, представленное Францией, все же было сочтено недостаточно четким и ясным.

86. Делегация Германии проинформировала Рабочую группу, что, несмотря на проведенный с делегацией Франции обмен мнениями, она по-прежнему считает существующий текст неправильным. У других делегаций возникли вопросы, касающиеся мест размещения датчиков и щупов, поскольку вероятность их повреждения во время погрузочно-разгрузочных операций при их размещении таким образом, как это предусмотрено в предложении Франции, является достаточно высокой.

87. Франция поблагодарила все выступившие делегации. Она рассмотрит предложение с целью вынесения его на обсуждение на следующей сессии с учетом всех высказанных замечаний.

4. Поправка к пункту 3.2.6 добавления 2 к приложению 1 и Справочнику СПС

Документы: ECE/TRANS/WP.11/2022/16 (Соединенное Королевство)
неофициальный документ INF.10 (Соединенное Королевство)

88. Предложение было принято с рядом изменений (см. приложение III).

89. С последним вариантом Справочника СПС на английском, русском и французском языках можно ознакомиться на веб-сайте Отдела транспорта по следующему адресу в Интернете: <https://unece.org/atp-handbook>.

VIII. Доклады неофициальных рабочих групп (пункт 7 повестки дня)

Документ: неофициальный документ INF.3
(Нидерланды от имени неофициальной рабочей группы
по совершенствованию системы допущения транспортных
средств и термического оборудования)

90. Председатель неофициальной рабочей группы сообщил WP.11 о ходе работы, отраженной в неофициальном документе INF.3, добавив, что в связи с некоторыми темами имеются предложения по внесению поправок в СПС, которые отражены в документе ECE/TRANS/WP.11/2022/20.

91. WP.11 поблагодарила неофициальную рабочую группу за безупречно проделанную работу, поскольку она способствует дискуссии на пленарных заседаниях и повышению качественного уровня предложений по поправкам к СПС.

IX. Сфера действия СПС (пункт 8 повестки дня)

Документ: неофициальный документ INF.5, раздел С («Трансфригорут
интернэшнл»)

92. В связи с нехваткой времени представитель «Трансфригорут интернэшнл» решил отложить рассмотрение раздела С неофициального документа INF.5 до следующей сессии и проинформировал Рабочую группу о своем намерении распространить среди Договаривающихся сторон опросный лист относительно сферы действия СПС.

Будущее СПС

93. «Дорожная карта» для присоединения к СПС и его осуществления, подготовленная в рамках проекта ЕвроМед в области автомобильного, железнодорожного и городского транспорта с участием секретариата и председателей WP.11, была опубликована и размещена на веб-сайте ЕЭК ООН по следующему адресу в Интернете: <https://unece.org/road-map-accession-and-implementation-atp>.

X. Энергетическая маркировка, хладагенты и вспенивающие вещества (пункт 9 повестки дня)

94. Поскольку никаких документов в рамках этого пункта повестки дня представлено не было, обсуждения по данному вопросу не проводились.

XI. Программа работы (пункт 10 повестки дня)

Сроки проведения восьмидесятой сессии

95. Восьмидесятую сессию WP.11 планируется провести 24–27 октября 2023 года (вторник–пятница). Предельный срок для представления документов — 28 июля 2023 года.

96. Что касается организации совещаний, то сотрудник секретариата проинформировал Рабочую группу, что поддержка гибридных совещаний будет прекращена к концу 2022 года и что начиная с 2023 года все заседания планируется проводить в очном формате.

ХII. Выборы должностных лиц (пункт 11 повестки дня)

97. Рабочая группа была проинформирована о том, что г-н Ж. М. Бонналь (Франция) не готов переизбираться на должность заместителя Председателя на 2023 год.

98. Франция предложила г-на Оливье Вале в качестве кандидата на должность заместителя Председателя.

99. Рабочая группа избрала путем аккламации г-на К. де Путтера (Нидерланды) Председателем, а г-на О. Вале (Франция) — заместителем Председателя для своей сессии в 2023 году. Рабочая группа поблагодарила должностных лиц и секретариат за их работу.

ХIII. Прочие вопросы (пункт 12 повестки дня)

Документ: неофициальный документ INF.2 (ИАТА)

100. Рабочая группа дала санкцию на участие г-жи Марии Житомирски, начальницы отдела специальных грузов Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), в семьдесят девятой сессии Рабочей группы по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов в качестве наблюдателя.

Периодичность проведения совещаний

101. WP.11 решила вернуться к обычной цикличности своей деятельности — одно совещание в год — и при необходимости увеличить число неофициальных рабочих групп для облегчения межсессионной работы. Рабочая группа поблагодарила КВТ за предоставленную возможность опробовать другую периодичность проведения совещаний на двухгодичный период 2021–2022 годов.

Выражение признательности

102. Рабочая группа поблагодарила г-на Ж. М. Бонналя (Франция) за его вклад в деятельность WP.11, особенно за прекрасную работу в качестве заместителя Председателя на протяжении последних пяти лет, и пожелала ему всего наилучшего в его будущих начинаниях.

ХIV. Утверждение доклада (пункт 13 повестки дня)

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

104. В соответствии со специальными процедурами принятия решений на официальных совещаниях с дистанционным участием, утвержденными Исполнительным комитетом (ECE/EX/2020/L.12), основные решения, принятые WP.11 в ходе сессии, были опубликованы и доведены до сведения всех постоянных представительств в Женеве (<https://unece.org/silence-procedure>). Поскольку после опубликования никаких возражений не поступило, решения считаются принятыми.

Приложение I

Полный текст заявления Правительства, сделанного в ходе семьдесят девятой сессии Рабочей группы по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов

Заявление Дании, сделанное в начале сессии

Представитель Дании взял слово в начале сессии и сделал следующее заявление:

«Прежде всего позвольте мне выразить полную солидарность Дании с Украиной и украинским народом. Мы самым решительным образом осуждаем акты агрессии России против Украины, представляющие собой грубое нарушение международного права и Устава ООН. Необоснованное и неспровоцированное нападение Президента Путина подрывает международный мир и безопасность. Мы глубоко сожалеем о гибели людей и причиненных страданиях и настоятельно требуем, чтобы Россия немедленно прекратила эти акты агрессии на всей территории Украины и полностью соблюдала нормы международного права».

Соединенное Королевство высказалось в поддержку заявления Дании.

Приложение II

[Языки оригинала: английский и французский]

Предлагаемые поправки к СПС

1. Приложение 1, добавление 2, раздел 8, ОБРАЗЕЦ № 14

В образце № 14 в разделах «Изотермический кузов» и «Бортовая установка» после слов «Серийный номер» вставить сноску следующего содержания:

«^a Индивидуальный серийный номер или серия серийных номеров».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2022/8/Rev.1 с поправками)

2. Приложение 1, добавление 3, сноски 12

В сноске 12 в тексте на английском языке заменить «his signature» на «signature».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2022/17)

3. Приложение 1, добавление 2, пункт 4.3.1 b)

Добавить в конце новое положение следующего содержания:

«Если холодильная установка приводится в действие от вспомогательного источника электроэнергии, то испытание проводят при номинальном значении входного электрического параметра компрессора, определенном изготовителем».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2022/20)

4. Приложение 1, добавление 2, пункт 7.3.1

Заменить слова «внутренних разделительных стенок» на «разделительных стенок».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2022/20)

5. Приложение 1, добавление 2, пункт 7.3.3

Во вводном предложении заменить слово «перегородки» на «разделительные стенки», а в основном тексте заменить (3 раза) слово «перегородок» на «разделительных стенок».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2022/20)

6. Приложение 1, добавление 2, пункт 7.3.4

Во вводном предложении, а также в основном тексте (три раза) заменить слово «перегородок» на «разделительных стенок».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2022/20)

7. Приложение 1, добавление 2, пункт 7.3.5

Во вводном предложении заменить слово «перегородок» на «разделительных стенок».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2022/20)

8. Приложение 1, добавление 2, пункт 7.3.6

Во вводном предложении, а также в основном тексте заменить слово «перегородок» на «разделительных стенок».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2022/20)

9. Приложение 1, добавление 2, пункт 7.3.7

В заголовке и первом абзаце заменить слова «внутренние разделительные стенки» на «разделительные стенки» (два раза).

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2022/20)

10. Приложение 1, добавление 2, раздел 8, ОБРАЗЕЦ № 14

Заменить слово «перегородки» на «разделительные стенки» (два раза).

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2022/20)

11. Приложение 1, добавление 2

Включить новый пункт 3.2.8 следующего содержания:

«3.2.8 Если холодильная установка со всеми приспособлениями прошла отдельно испытание для определения объема циркуляции воздуха и получила положительную оценку компетентного органа, то минимальный требуемый расход воздуха в режиме охлаждения как для транспортных средств-рефрижераторов, так и для транспортных средств-рефрижераторов и отапливаемых транспортных средств с системой принудительной вентиляции должен соответствовать показателю, полученному по следующей формуле⁷:

$$\dot{V}_L = N \cdot V,$$

где минимальный расход воздуха \dot{V}_L представляет собой кратность воздухообмена за час, N, умноженную на объем порожнего кузова, V,

при N = 50.

Расход воздуха может регулироваться в условиях частичной загрузки после достижения заданной температуры и при достижении температуры, предусмотренной для конкретного класса, причем подача воздуха не обязательно должна быть непрерывной.

Если V превышает 60 м³, \dot{V}_L может быть ограничен, по крайней мере, 3000 м³/час в случае контейнеров, вагонов и грузовых автомобилей⁸.

Если V превышает 100 м³, \dot{V}_L может быть ограничен, по крайней мере, 5000 м³/час».

Сноски 7 и 8 читать следующим образом:

⁷ Применяется к транспортным средствам, изготовленным после (ДД.ММ.ГГГГ).

⁸ Контейнерами могут являться съемные кузова грузовых автомобилей».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2022/16 с поправками, содержащимися в неофициальном документе INF.10 с поправками)

12. Приложение 1, добавление 2

Включить новый пункт 3.4.9 следующего содержания:

«3.4.9 Транспортное средство должно отвечать требованиям к расходу воздуха в режиме охлаждения, предписанным в пункте 3.2.8».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2022/16 с поправками, содержащимися в неофициальном документе INF.10 с поправками)

13. Приложение 1, добавление 2, пункт 7.3.1

Добавить в конце новый подпункт следующего содержания:

«— транспортное средство должно отвечать требованиям к расходу воздуха в режиме охлаждения, предписанным в пункте 3.2.8».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2022/16 с поправками, содержащимися в неофициальном документе INF.10 с поправками)

14. Приложение 1, добавление 3

Включить в образец бланка свидетельства о соответствии новый раздел 7.2.6 следующего содержания:

«7.2.6 XX циклов воздухообмена в час».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2022/16 с поправками, содержащимися в неофициальном документе INF.10 с поправками)

15. Приложение 1, добавление 3

После сноски 10 включить новую сноску 11 следующего содержания:

«¹¹ Где XX — количество циклов воздухообмена в час, рассчитываемое путем деления общего расхода воздуха, перемещаемого циркуляционными вентиляторами, на полный внутренний объем транспортного средства. В случае многокамерных транспортных средств с подвижными разделительными перегородками общий расход воздуха, перемещаемого циркуляционными вентиляторами, должен делиться на максимальный внутренний объем каждой камеры».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2022/16 с поправками, содержащимися в неофициальном документе INF.10 с поправками)

16. Приложение 1, добавление 3

Существующие сноски 11–15 пронумеровать как 12–16.

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2022/16 с поправками, содержащимися в неофициальном документе INF.10 с поправками)

Приложение III

[Языки оригинала: английский и французский]

Добавления к Справочнику СПС

1. Приложение 1, добавление 2, пункт 1.2

В таблице «Метод А» заменить слова «поперечная перегородка» на «разделительная стенка».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2022/20)

2. Приложение 1, добавление 2

После пункта 3.2.8 добавить новый комментарий следующего содержания:




«Расход воздуха является одним из важнейших параметров в процессе перевозки в условиях контролируемой температуры.

В случае замороженных грузов воздушный поток должен быть слабым во избежание высыхания, но достаточным для отвода тепла, поступающего через изолированные стенки, причем температура приточного воздуха может опускаться ниже заданной температуры для отвода тепла без повреждения продуктов. В случае охлаждаемых грузов для нормального распределения температуры требуется больший расход воздуха, в том числе по той причине, что температура приточного воздуха не может быть значительно ниже заданной из-за риска повреждения, обусловленного замораживанием или охлаждением. Некоторые охлажденные грузы являются метаболически активными и поэтому нуждаются в более существенном расходе воздуха для отвода тепла, выделяющегося в ходе этого процесса.

Периодический режим работы вентилятора не следует использовать в случае чувствительных грузов, которые нуждаются в тщательном распределении температуры. Как правило, режим “запуск/выключение” установки, когда вентиляторы испарителя/установка переводятся в циклический режим, используется только при транспортировке замороженных продуктов.

Таблица 1

Примеры требований к расходу воздуха для грузов, чувствительных к температуре

Тип грузов	 Заданный температурный режим [°C]	 Чувствительность к влажности	 Рекомендуемый показатель воздухообмена [циклов воздухообмена/ч]
Подвешенное мясо	-1/+1 °C	Да	50–90
Охлажденные продукты	-1/+6 °C	Да	50–90
Замороженные продукты	<-18 °C	Нет	40–60
Мороженое	<-20 °C	Низкая	40–60

»

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2022/16 с поправками, содержащимися в неофициальном документе INF.10 с поправками)