



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся
пищевых продуктов**

Семьдесят вторая сессия

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

состоявшейся в Женеве 4–7 октября 2016 года

GE.16-18442 (R) 011116 021116



* 1 6 1 8 4 4 2 *

Просьба отправить на вторичную переработку 



Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники.....	1–4	5
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	5	5
III. Деятельность органов ЕЭК, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 2 повестки дня)	6–10	5
A. Комитет по внутреннему транспорту (КВТ).....	6–9	5
Семидесятая годовщина Комитета по внутреннему транспорту (КВТ)	9	6
B. Рабочая группа по сельскохозяйственным стандартам качества (WP.7)	10	6
IV. Деятельность других международных организаций, занимающихся вопросами, которые представляют интерес для Рабочей группы (пункт 3 повестки дня)	11–16	6
A. Международный институт холода (МИХ)	11	6
B. «Трансфригорут интернэшнл»	12–13	7
C. Европейский комитет по стандартизации (ЕКС).....	14–16	7
V. Статус и осуществление СПС (пункт 4 повестки дня)	17–30	7
A. Положение в связи с применением Соглашения	17–18	7
B. Состояние поправок	19–21	8
C. Испытательные станции, официально назначаемые компетентными органами стран – участниц СПС	22–23	8
D. Обмен информацией между Сторонами в соответствии со статьей 6 СПС	24–26	8
E. Обмен надлежащей практикой для более эффективного осуществления СПС	27	9
F. Толкование СПС	28–30	9
VI. Предложения по поправкам к СПС (пункт 5 повестки дня).....	31–68	9
A. Предложения, по которым еще не приняты решения.....	31–54	9
1. Поправки и дополнения к определениям, предложенным в документе ECE/TRANS/WP.11/2015/17, для включения в приложение 1 к СПС	31	9
2. Срок действия свидетельств на транспортные средства, изготавливаемые для передачи в другую страну	32–33	10
3. Положения, применимые к официальным испытательным станциям	34–36	10
4. Положения, применимые к компетентным органам, в отношении выдачи свидетельств о соответствии техническим требованиям.....	37–40	10

5.	Маркировка транспортных средств с мультитемпературным режимом	41–44	11
6.	Процедура испытания эффективности находящихся в эксплуатации автономных транспортных средств с мультитемпературным режимом	45–48	12
7.	Руководство по проверке изготовителей транспортных средств с регулируемым температурным режимом	49–51	12
8.	Предложение для испытания и допущения термического оборудования транспортных средств-ледников, работающего на сжиженном газе, отдельно от изотермического кузова, на котором оно будет использоваться.....	52–54	13
V.	Новые предложения	55–68	13
1.	Приложение 1, добавление 2, образец № 12 протокола испытания	55	13
2.	Дополнение СПС положениями о возможности использования кузовов транспортных средств-ледников, транспортных средств-рефрижераторов, отапливаемых транспортных средств, транспортных средств-рефрижераторов и отапливаемых в качестве изотермических транспортных средств без проведения отдельного освидетельствования этих кузовов на соответствие нормам и требованиям СПС	56–57	13
3.	Дополнение приложения 1 к СПС уточнениями относительно погрешности определения общего коэффициента теплопередачи специальных транспортных средств и внесения в Справочник СПС методики ее расчета.....	58–59	14
4.	Дополнения для приложения 3 к СПС, касающиеся температурных условий, которые должны соблюдаться при перевозке охлажденных скоропортящихся пищевых продуктов, и контроля температуры воздуха при перевозке охлажденных скоропортящихся пищевых продуктов.....	60–62	14
5.	Дополнение СПС положениями о создании базы данных выданных свидетельств СПС компетентными органами всех Договаривающихся сторон на официальном веб-сайте ЕЭК, а также о том, чтобы компетентные органы Договаривающихся сторон публиковали на своих официальных веб-сайтах перечни всех выданных свидетельств СПС.....	63–65	15
6.	Редакционное исправление к СПС на русском языке.....	66	15
7.	Редакционное исправление к СПС на русском языке.....	67–68	15
VII.	Справочник СПС (пункт 6 повестки дня).....	69–72	16
A.	Включение в Справочник СПС комментария к статье 3 СПС, касающегося определения термина «скоропортящиеся пищевые продукты»	69–70	16

В.	Внесение в Справочник СПС определения площади внутренней и наружной теплопередающих поверхностей кузова железнодорожных вагонов, не являющихся цистернами	71	16
С.	Включение в Справочник СПС комментария к статье 7 СПС, касающегося перевозок свежих фруктов и овощей.....	72	16
VIII.	Сфера действия СПС (пункт 7 повестки дня)	73	17
IX.	Энергетическая маркировка, хладагенты и вспенивающие вещества (пункт 8 повестки дня)	74	17
X.	Программа работы и двухгодичная оценка (пункт 9 повестки дня)	75	17
XI.	Выборы должностных лиц (пункт 10 повестки дня)	76	17
XII.	Прочие вопросы (пункт 11 повестки дня)	77–83	17
А.	Сроки проведения семьдесят третьей сессии	77	17
В.	1-процентный допуск в протоколах испытания СПС	78	18
С.	Выражение признательности	79–80	18
D.	Разное.....	81–83	18
1.	Ответ на пункт 139 доклада КВТ (ECE/TRANS/254)	81–82	18
2.	Мнение секретариата о том, могут ли Договаривающиеся стороны СПС заключать двусторонние или многосторонние соглашения для регулирования перевозок свежих фруктов и овощей в соответствии со статьей 7 СПС	83	19
XIII.	Утверждение доклада (пункт 12 повестки дня)	84	19
Приложения			
I.	Предложения по поправкам к СПС	20	
II.	Исправления к СПС	21	
III.	Добавления к Справочнику СПС	22	
IV.	Мнение секретариата о том, могут ли Договаривающиеся стороны СПС заключать двусторонние или многосторонние соглашения для регулирования перевозок свежих фруктов и овощей в соответствии со статьей 7 СПС	28	

I. Участники

1. Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов (WP.11) провела свою семьдесят вторую сессию 4–7 октября 2016 года; функции Председателя сессии исполнял г-н Т. Нобре (Португалия), а заместителей Председателя – г-н Е. Дёвен (Франция) и К. де Путтер (Нидерланды).

2. В работе сессии приняли участие представители следующих стран: Бельгии, Германии, Дании, Испании, Италии, Марокко, Нидерландов, Польши, Португалии, Республики Молдова, Российской Федерации, Сербии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Турции, Финляндии, Франции, Хорватии и Чешской Республики.

3. В соответствии с пунктом 11 круга ведения Европейской экономической комиссии в работе сессии также приняли участие представители Иордании и Туниса.

4. В ее работе участвовали представители межправительственной организации Международный институт холода (МИХ) и следующих неправительственных организаций: Международной ассоциации изготовителей автомобильных кузовов и прицепов (МАИАКП) и международной федерации «Трансфригорут интернэшнл» (ТИ). Был также представлен проект «ЕвроМед».

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.11/234 и Add.1

Неофициальный документ: INF.1 (секретариат)

5. Предварительная повестка дня (ECE/TRANS/WP.11/234 и -/Add.1) была утверждена с поправками, содержащимися в неофициальном документе INF.1, с учетом неофициальных документов INF.1–INF.11.

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

A. Комитет по внутреннему транспорту (КВТ)

Документация: ECE/TRANS/254

6. Рабочая группа приняла к сведению результаты семьдесят восьмой сессии КВТ, которые связаны с работой WP.11 и отражены в пунктах 136–142 документа ECE/TRANS/248.

7. Было предложено вновь приступить к обсуждению поправки к правилу единогласия, предусмотренному в пункте 4 статьи 18 СПС, в рамках неофициальной рабочей группы. Было отмечено, что эта тема обсуждается уже на протяжении ряда лет, но какого-либо удовлетворительного решения так и не достигнуто. Всем Договаривающимся сторонам было настоятельно предложено проанализировать этот вопрос с соответствующими правительствами и четко изложить свою позицию на следующей сессии.

8. В связи с практикой вынесения каждого предложения по поправкам на голосование и с учетом продолжительности такой процедуры и затрачиваемого времени было упомянуто о том, что в настоящее время Рабочая группа проводит неофициальное опробование практики вынесения на голосование только тех предложений, которые могут быть приняты путем единогласного голосования «за». Было отмечено также, что нынешняя система имеет свои преимущества, поскольку позволяет авторам предложений знать, какие страны выступают против предложенных поправок, и работать между сессиями над их улучшением. Как только новая процедура голосования будет согласована, ее можно будет включить в круг ведения и правила процедуры Рабочей группы.

Семидесятая годовщина Комитета по внутреннему транспорту (КВТ)

9. Рабочая группа была проинформирована о том, что Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН будет отмечать свою семидесятую годовщину на семьдесят девятой сессии, которая состоится в Женеве 21–24 февраля 2017 года и будет включать министерский сегмент (21 февраля), и в связи с этим планируется разработать стратегию на период до 2030 года. Для подготовки такой стратегии всем делегатам, участвующим в работе КВТ и его вспомогательных органов, был разослан вопросник, и всем делегатам WP.11 предлагается ответить на этот вопросник, поскольку их ответы будут учтены при определении стратегии КВТ.

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

Неофициальный документ: INF.4 (секретариат)

10. Рабочая группа была проинформирована о недавней деятельности WP.7 по разработке коммерческих сельскохозяйственных стандартов качества. С дополнительной информацией можно ознакомиться по следующему адресу: <http://www.unecce.org/trade/agr/welcome.html>.

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

А. Международный институт холода (МИХ)

Неофициальный документ: INF.3 (МИХ)

11. Рабочая группа была проинформирована об итогах совещания Подкомиссии МИХ по перевозкам холодильным транспортом, которое состоялось в Праге, Чешская Республика, 13–14 апреля 2016 года. Подкомиссия высказалась в поддержку предложений, представленных на рассмотрение WP.11, включая предложения о системах сжиженного газа, хладагенте-заменителе (в транспортных средствах, находящихся в эксплуатации), хладагенте-заменителе для новых установок, новое предложение о расходе воздуха, образец сопроводительного документа для многокамерных транспортных средств с мультитемпературным режимом, данные о приборе для регистрации температуры в образце свидетельства и размещение температурного датчика в транспортных сред-

ствах (4.4), а также комментарии, касающиеся неопределенностей и аспектов измерений в пункте 4.2.3 ii) добавления 2 к приложению 1 к Справочнику СПС.

В. «Трансфригорут интернэшнл»

Неофициальный документ: INF.8 («Трансфригорут интернэшнл»)

12. Рабочая группа была проинформирована о деятельности «Трансфригорут интернэшнл», которая направлена на поддержку усилий сектора перевозок холодильным транспортом и описание которой приведено в неофициальном документе INF.8.

13. Было рекомендовано создать неофициальную рабочую группу для обсуждения вопросов, поднятых в неофициальном документе INF.8, и представить предложение на следующей сессии.

С. Европейский комитет по стандартизации (ЕКС)

Неофициальный документ: INF.10 (ЕКС)

14. Рабочая группа была проинформирована о ходе работы по подготовке и пересмотру стандартов ЕКС, связанных с сухопутными перевозками в регулируемом температурном режиме. Были высказаны опасения по поводу того, что эти стандарты содержат также требования, касающиеся маркировки, что не относится к числу вопросов, которые такие стандарты, как представляется, должны охватывать.

15. Один из сотрудников секретариата указал на необходимость более тесного сотрудничества между Рабочей группой и организациями, занимающимися разработкой стандартов, во избежание включения в стандарты положений, которые не соответствуют СПС.

16. Было решено изменить заголовок этого подпункта повестки дня для будущих сессий на «Организации по стандартизации».

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

А. Положение в связи с применением Соглашения

Неофициальный документ: INF.11 (Тунис)

17. Представитель Туниса проинформировал Рабочую группу о ходе осуществления Соглашения в его стране, а также о трудностях, с которыми его стране по-прежнему приходится сталкиваться. С сообщением можно ознакомиться на веб-сайте ЕЭК ООН по адресу <http://www.unecce.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/wp11/WP11-72-inf11f.pdf>.

18. После присоединения Сан-Марино в мае 2016 года число Договаривающихся сторон Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), достигло 50.

В. Состояние поправок

19. Рабочая группа была проинформирована о том, что поправки к СПС, принятые на ее семидесятой сессии в 2014 году и содержащиеся в приложении I к документу ECE/TRANS/WP.11/231 (уведомление депозитария C.N.181.2015.TREATIES-XI.B.22), за исключением поправки к пункту 3.2.6 добавления 2 к приложению 1, считаются принятыми 19 июня 2016 года (уведомление депозитария C.N.510.2016.TREATIES-XI.B.22) для вступления в силу 19 декабря 2016 года.

20. Предложенные поправки и исправления к СПС, принятые на семьдесят первой сессии в 2015 году (ECE/TRANS/WP.11/233, приложения I и II), были доведены до сведения Договаривающихся сторон СПС Договорной секцией Организации Объединенных Наций 6 апреля 2016 года (C.N.135.2016.TREATIES-XI.B.22 и C.N.128.2016.TREATIES-XI.B.22 соответственно). Исправления были сочтены принятыми 13 июля 2016 года (C.N.497.2016.TREATIES-XI.B.22).

21. 28 июня 2016 года правительство Германии, согласно подпункту 2 b) статьи 18 СПС, проинформировало Генерального секретаря о том, что, хотя оно и намерено принять эти предложения, условия для такого принятия еще не выполнены (C.N.453.2016.TREATIES-XI.B.22). Как следствие этого, поправки, принятые на сессии в 2015 году, будут сочтены принятыми только в том случае, если до истечения девятимесячного срока после первоначального шестимесячного периода уведомления правительство Германии не представит возражения против предложенных поправок.

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

Неофициальный документ: INF.6 (секретариат)

22. Рабочая группа приняла к сведению обновленный перечень официально назначаемых компетентных органов и испытательных станций, с которым можно также ознакомиться по следующему адресу: <http://www.unece.org/trans/main/wp11/teststationsnew.html>.

23. Рабочая группа подчеркнула, что в случае любых сомнений относительно аутентичности свидетельств СПС необходимо связаться с соответствующим компетентным органом.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.11/2016/1 (секретариат)

Неофициальный документ: INF.2 (Бельгия)

24. Рабочая группа поблагодарила 21 страну, предоставившую данные в ответ на вопросник об осуществлении СПС в 2015 году, и подчеркнула важность получения информации от всех Договаривающихся сторон СПС. Рабочая группа приняла к сведению ответы на дополнительный вопрос, касающийся применения СПС. Она приняла также к сведению перечень нарушений и соответствующих штрафных санкций, включенных в представленный Бельгией Коро-

левский указ, в котором будут предусмотрены дорожные проверки для контроля соблюдения положений СПС (см. неофициальный документ INF.2).

25. Представитель Франции заметил, что число Договаривающихся сторон, отвечающих на вопросник, непропорционально мало и что необходимо, чтобы все страны соблюдали свое обязательство по статье 6 СПС, отвечая на ежегодный вопросник, рассылаемый секретариатом.

26. Секретариату было поручено представить новый вопросник, составленный с учетом некоторых замечаний, высказанных в ходе обсуждения, для одобрения Рабочей группой на следующей сессии.

Е. Обмен надлежащей практикой для более эффективного осуществления СПС

27. Обсуждения по этому пункту повестки дня не проводились.

Ф. Толкование СПС

Неофициальный документ: INF.5 и INF.6 (Российская Федерация)

28. Некоторые делегации согласились с тем толкованием, что эксперты должны назначаться компетентным органом, который отвечает за соблюдение требований СПС транспортными средствами и выдает свидетельства. Было также разъяснено, что при отсутствии конкретных предписаний, как это имеет место в случае нескольких положений Соглашения, за установление параметров соблюдения несет ответственность национальный компетентный орган.

29. В связи со вторым вопросом Рабочая группа подтвердила, что эксперт может осуществлять деятельность на территории другой договаривающейся стороны, если он назначен договаривающейся стороной, ответственной за выдачу свидетельств.

30. Было уточнено, что испытание образца следует проводить перед выпуском транспортных средств и что таким образом может стать первое транспортное средство из серии.

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

А. Предложения, по которым еще не приняты решения

1. Поправки и дополнения к определениям, предложенным в документе ECE/TRANS/WP.11/2015/17, для включения в приложение 1 к СПС

Документация: ECE/TRANS/WP.11/2016/9
(Российская Федерация)

Неофициальный документ: INF.7 (секретариат)

31. После обсуждения всех включенных в документ предложений было решено создать предметную группу для рассмотрения всех высказанных комментариев и подготовить согласованное предложение для следующей сессии. Поскольку многие из выявленных проблем связаны с терминологией на трех язы-

ках СПС, было рекомендовано участвовать в этой работе носителям языка (английского, русского и французского). Секретариат создаст платформу для обмена документами и проинформирует все заинтересованные стороны о конкретных деталях по электронной почте, с тем чтобы на следующей сессии можно было представить согласованный вариант документа.

2. Срок действия свидетельств на транспортные средства, изготавливаемые для передачи в другую страну

Документация: ECE/TRANS/WP.11/2016/12 (Франция)

32. Суть предложения состоит в том, чтобы разрешить выдавать свидетельство с трехмесячным сроком действия (впоследствии этот срок было решено увеличить до шести месяцев), которое может быть продлено только один раз в случае транспортных средств, изготавливаемых для передачи в другую страну.

33. Ряд стран поддержали это предложение, тогда как другие сочли, что в нем нет необходимости. Предложение было вынесено на голосование и отклонено, при этом две страны проголосовали «против» (Германия и Соединенные Штаты Америки) и десять стран – «за» (Дания, Испания, Италия, Марокко, Португалия, Российская Федерация, Соединенное Королевство, Финляндия, Франция и Чешская Республика).

3. Положения, применимые к официальным испытательным станциям

Документация: ECE/TRANS/WP.11/2016/13 (Франция)

34. Ряд официальных испытательных станций получили аккредитацию своей деятельности в соответствии со стандартом ISO 17025 (Общие требования к компетенции испытательных станций и калибровочных лабораторий). В предложении Франции утверждается, что проверка испытательных станций третьей стороной может обеспечить более высокую степень гармонизации практики и поэтому более высокий уровень признания.

35. Рабочая группа не согласилась с предложенной поправкой к СПС, поскольку, по ее мнению, издержки были серьезно недооценены и будут слишком высокими для испытательных станций, которые выдают только незначительное число протоколов испытаний. Было уточнено, что принятие такой поправки отразилось бы на изготовителе, поскольку издержки по проверке будут взыскиваться испытательными станциями. Было также разъяснено, что аккредитация связана с испытаниями, проводимыми испытательной станцией.

36. Предложение было вынесено на голосование: семь стран проголосовали «за» (Испания, Италия, Марокко, Польша, Португалия, Франция и Хорватия) и пять – «против» (Германия, Дания, Нидерланды, Соединенное Королевство и Соединенные Штаты Америки).

4. Положения, применимые к компетентным органам, в отношении выдачи свидетельств о соответствии техническим требованиям

Документация: ECE/TRANS/WP.11/2016/14 (Франция)

37. По мнению Франции, аккредитация предусматривает оценку органов, на которые возложена функция оценки соответствия, третьей стороной. Такая аккредитация обеспечивает определенный уровень согласования практики этих органов, позволяя официально признавать свидетельства о соответствии на международном уровне. Аккредитация компетентных органов по стандарту ISO 17065 дает возможность объективно применять ранее существовавшие

положения Соглашения СПС, которое требует признания свидетельств, выданных другими компетентными органами. Кроме того, она позволила бы гармонизировать практику в этой области.

38. Большинство делегаций не согласилось с предложенной поправкой к СПС, поскольку сочли, что издержки были серьезно недооценены. Учитывая различия в количестве свидетельств, выдаваемых испытательными станциями, стоит ожидать значительной разницы в издержках. По мнению некоторых делегаций, необходимости в такой поправке нет.

39. Представитель Франции пояснил, что оценка издержек соответствует стоимости проверок во Франции и что при разработке будущего предложения целесообразно учесть расходы по проверкам в других странах.

40. Предложение было вынесено на голосование: три страны проголосовали «за» (Марокко, Франция и Хорватия) и шесть – «против» (Нидерланды, Португалия, Российская Федерация, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки и Финляндия).

5. Маркировка транспортных средств с мультитемпературным режимом

Документация: ECE/TRANS/WP.11/2016/16 (Франция)
ECE/TRANS/WP.11/2016/21, приложение 1
(Нидерланды)

Неофициальный документ: INF.9 («Трансфригорут интернэшнл»)

41. Было указано, что, даже если, в принципе, Рабочая группа не принимает решений на основе поздно представленных неофициальных документов, следует использовать порядок обсуждения вопросов, связанных с маркировкой, испытанием эффективности (свидетельства) и повторным испытанием для находящихся в эксплуатации транспортных средств с мультитемпературным режимом, который был предложен в неофициальном документе INF.9.

42. Представитель Франции согласился голосовать по предложению, содержащемуся в приложении 1 к документу ECE/TRANS/WP.11/2016/21, а не по их предложению и поблагодарил Нидерланды за проделанную работу. Предложение было вынесено на голосование: 11 стран проголосовали «за» (Дания, Италия, Марокко, Нидерланды, Польша, Португалия, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Финляндия, Франция и Хорватия) и 1 – «против» (Германия).

43. В ответ на заданный вопрос представитель Германии пояснила, что причина ее голосования против этого предложения состоит в том, что разрабатываемая поправка предусматривает два разных способа маркировки оборудования, что может дать повод для иного толкования, а это повышает вероятность неправильного понимания и проблем, когда различные компетентные органы будут пытаться обеспечить соблюдение требований.

44. С учетом того, что большинство проголосовавших стран высказались за это предложение, было рекомендовано подготовить многостороннее соглашение для осуществления этих положений между Договаривающимися сторонами, подписавшими такое соглашение.

6. Процедура испытания эффективности находящихся в эксплуатации автономных транспортных средств с мультитемпературным режимом

Документация: ECE/TRANS/WP.11/2016/15 (Франция)
ECE/TRANS/WP.11/2016/21, приложение 3
(Нидерланды)

Неофициальный документ: INF.9 («Трансфригорут интернэшнл»)

45. Предложение основано на методе испытаний автономных транспортных средств-рефрижераторов с монотемпературным режимом с добавлением испытания реверсивного режима камер, позволяющего ограничить продолжительность испытания, сохранив при этом его актуальность.

46. Представитель Франции согласился голосовать по предложению, содержащемуся в приложении 3 к документу ECE/TRANS/WP.11/2016/21, а не по предложению Франции, поскольку это предложение по поправке является результатом работы неофициальной рабочей группы под руководством представителя Нидерландов. Предложение было вынесено на голосование: десять стран проголосовали «за» (Дания, Италия, Марокко, Польша, Португалия, Соединенное Королевство, Финляндия, Франция и Чешская Республика) и одна – «против» (Германия).

47. Представитель Германии пояснила, что, поскольку договоренности по вопросу о маркировке не было достигнуто, ее страна не может голосовать за это предложение.

48. «Трансфригорут интернэшнл» было рекомендовано работать во взаимодействии с Германией и представить предложение для следующей сессии, содержащее положения по использованию инструмента расчета, разъясненного в неофициальном документе INF.9. Данные о таких расчетах, определяющие размеры камер, а также требуемые номинальную холодопроизводительность испарителя и расход воздуха, следует указывать в каждом свидетельстве СПС. Представитель «Трансфригорут интернэшнл» проинформировал Рабочую группу о решении этой федерации перевести текстовый раздел инструмента расчета, касающийся мультитемпературного режима, на русский и французский языки и распространить его среди всех испытательных станций СПС.

7. Руководство по проверке изготовителей транспортных средств с регулируемым температурным режимом

Документация: ECE/TRANS/WP.11/2016/17 (Франция)

49. Представитель «Трансфригорут интернэшнл» отметил, что важно ограничить число проверок и что всем Договаривающимся сторонам следует их признавать. Представитель Франции уточнил, что цель предложения состоит в гармонизации практики проверок, а не в увеличении их числа. Некоторые делегации поддержали это предложение в принципе, тогда как другие сочли, что необходимости в нем нет.

50. Предложенная поправка к СПС была отклонена: одна страна проголосовала «против» (Германия) и четыре страны – «за» (Бельгия, Марокко, Польша и Франция).

51. Предложение о включении приложения 4 к этому документу в Справочник СПС также было отклонено: три страны проголосовали «против» (Германия, Португалия и Соединенное Королевство) и пять стран – «за» (Испания, Марокко, Нидерланды, Польша и Франция).

8. Предложение для испытания и допущения термического оборудования транспортных средств-ледников, работающего на сжиженном газе, отдельно от изотермического кузова, на котором оно будет использоваться

Документация: ECE/TRANS/WP.11/2016/20 (Нидерланды)
ECE/TRANS/WP.11/2016/19 (Франция)

52. Было решено, что рефрижераторные установки, работающие непосредственно на сжиженном газе, не следует включать в предложение по соображениям безопасности. Было рекомендовано провести голосование по предложению 2 в документе -2016/20, устанавливающему правовую основу для процедур испытания и допущения, а затем по предложению, содержащемуся в документе -2016/19 и связанному с самой процедурой.

53. Предложение 2 в документе -2016/20 было отклонено: одна страна проголосовала «против» (Германия) и семь стран – «за» (Дания, Италия, Нидерланды, Польша, Соединенное Королевство, Финляндия и Франция).

54. Предложение, содержащееся в документе -2016/19, было также отклонено: две страны проголосовали «против» (Германия и Нидерланды) и семь стран – «за» (Дания, Испания, Италия, Польша, Португалия, Соединенное Королевство и Финляндия). Представитель Нидерландов пояснил, что его голосование отражает принцип, в соответствии с которым процедуру не следует принимать, пока не будет определена правовая основа.

В. Новые предложения

1. Приложение 1, добавление 2, образец № 12 протокола испытания

Документация: ECE/TRANS/WP.11/2016/2
(Соединенное Королевство)

55. После разъяснения ряда постоянно возникающих вопросов документ был принят с поправками (см. приложение I). Кроме того, было предложено пересмотреть все образцы свидетельств в отношении даты протокола испытания в соответствии со стандартом ISO 17025. Представителя Соединенного Королевства просили подготовить предложение с необходимыми поправками для следующей сессии.

2. Дополнение СПС положениями о возможности использования кузовов транспортных средств-ледников, транспортных средств-рефрижераторов, отапливаемых транспортных средств, транспортных средств-рефрижераторов и отапливаемых в качестве изотермических транспортных средств без проведения отдельного освидетельствования этих кузовов на соответствие нормам и требованиям СПС

Документация: ECE/TRANS/WP.11/2016/3
(Российская Федерация)

56. Несколько делегаций согласились в принципе с тем, что предложение 1 уже охвачено статьей 4 СПС. В случае поломки безусловно можно продолжать рейс, если может быть обеспечена безопасность перевозимых скоропортящихся пищевых продуктов. Предложение было вынесено на голосование и отклонено: пять стран проголосовали «против» (Дания, Нидерланды, Соединенное Коро-

левство, Соединенные Штаты Америки и Финляндия) и одна страна – «за» (Российская Федерация).

57. Было отмечено также принципиальное согласие с тем, что реализация предложения 2 уже возможна в рамках нынешних положений Соглашения, хотя некоторые делегации не возражают против его принятия. Предложение 2 было отклонено: одна страна проголосовала «против» (Германия) и три страны – «за» (Российская Федерация, Соединенное Королевство и Финляндия). Российскую Федерацию просили представить пересмотренное предложение для рассмотрения на следующей сессии.

3. Дополнение приложения 1 к СПС уточнениями относительно погрешности определения общего коэффициента теплопередачи специальных транспортных средств и внесения в Справочник СПС методики ее расчета

Документация: ECE/TRANS/WP.11/2016/4
(Российская Федерация)

Неофициальный документ: INF.7 (секретариат)

58. Рабочая группа поблагодарила Российскую Федерацию за подготовленное предложение, признав, что это чрезвычайно сложный вопрос, но полностью соответствует установившейся практике, поскольку лаборатории, аккредитованные по стандарту ISO 17025, уже используют данную методологию. Представляя документ, авторы ответили на поднятые переводчиками вопросы, включенные в неофициальный документ INF.7.

59. Исходя из этого, было решено провести голосование по двум отдельным предложениям. Во-первых, по предложению внести поправку в СПС, содержащуюся в пункте 4 документа, которое было отклонено: одна страна проголосовала «против» (Германия) и две страны – «за» (Польша и Российская Федерация). Во-вторых, по включению в Справочник СПС предложения, предусмотренного в пункте 5, которое было принято (см. приложение III): одна страна проголосовала «против» (Германия) и две страны – «за» (Польша и Российская Федерация). Российской Федерации было предложено возглавить предметную группу в целях согласования методологии с существующими международными стандартами.

4. Дополнения для приложения 3 к СПС, касающиеся температурных условий, которые должны соблюдаться при перевозке охлажденных скоропортящихся пищевых продуктов, и контроля температуры воздуха при перевозке охлажденных скоропортящихся пищевых продуктов

Документация: ECE/TRANS/WP.11/2016/7
(Российская Федерация)

60. Несколько делегаций поблагодарили Российскую Федерацию за представление хорошо проработанного документа. По мнению Дании, цель СПС состоит в обеспечении безопасности продуктов питания, а не их качества, и поэтому в Соглашении не следует предписывать минимальную температуру для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов. Были высказаны некоторые опасения по поводу стоимости реализации и контроля за соблюдением, если поправки будут приняты, главным образом для стран, в которых СПС включено в национальное законодательство. Кроме того, следует учитывать возможность выбрасывания продуктов питания, которые безопасны для потребления человеком, только потому, что они не отвечают стандартам качества.

61. Предложение 1 было вынесено на голосование: две страны проголосовали «за» (Италия и Российская Федерация) и семь – «против» (Бельгия, Дания, Марокко, Нидерланды, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки и Франция). Предложение 2 было отклонено: три страны проголосовали «за» (Германия, Марокко и Российская Федерация) и семь – «против» (Бельгия, Испания, Италия, Нидерланды, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки и Франция).

62. Идея включить предложение 1 в Справочник СПС также была отклонена: пять стран проголосовали «против» (Бельгия, Марокко, Нидерланды, Соединенное Королевство и Соединенные Штаты Америки).

5. Дополнение СПС положениями о создании базы данных выданных свидетельств СПС компетентными органами всех Договаривающихся сторон на официальном веб-сайте ЕЭК, а также о том, чтобы компетентные органы Договаривающихся сторон публиковали на своих официальных веб-сайтах перечни всех выданных свидетельств СПС

Документация: ECE/TRANS/WP.11/2016/10
(Российская Федерация)

63. Ряд делегаций высказались в поддержку этого предложения, полагая, что база данных для обмена информацией о свидетельствах расширит возможности для проверки соответствия со стороны полиции и других правоохранительных органов. Представители Италии и Марокко сообщили о своей готовности предоставить ссылку на сайт с национальными базами данных, если Рабочая группа обратится к ним с такой просьбой. Были высказаны опасения по поводу безопасности (возможное увеличение числа поддельных свидетельств из-за наличия информации), а также времени и расходов, связанных с созданием национальных баз данных.

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

65. Предложение было отклонено: восемь стран проголосовали «за» (Бельгия, Италия, Марокко, Польша, Российская Федерация, Сербия, Франция и Хорватия,) и четыре – «против» (Германия, Нидерланды, Соединенное Королевство и Соединенные Штаты Америки).

6. Редакционное исправление к СПС на русском языке

Документация: ECE/TRANS/WP.11/2016/11
(Российская Федерация)

66. Было принято исправление к варианту СПС на русском языке (см. приложение II).

7. Испытание холодильных установок с новыми хладагентами (заменителями (drop-in))

Документация: ECE/TRANS/WP.11/2016/18 (Франция)

67. Были высказаны некоторые опасения по поводу ограниченного числа хладагентов, включенных в предложение, а представитель «Трансфригорут интернэшнл» счел, что допустимое отклонение слишком незначительно. Была

признана необходимость принятия срочных мер, поэтому Рабочая группа любезно просила Подкомиссию «CERTE» МИХ обсудить этот вопрос на своем следующем совещании и представить экспертное мнение на очередной сессии WP.11.

68. Предложение было вынесено на голосование и отклонено: три страны проголосовали «за» (Бельгия, Италия и Франция) и одна – «против» (Германия).

VII. Справочник СПС (пункт 6 повестки дня)

A. Включение в Справочник СПС комментария к статье 3 СПС, касающегося определения термина «скоропортящиеся пищевые продукты»

Документация: ECE/TRANS/WP.11/2016/5
(Российская Федерация)

69. Рабочая группа поблагодарила Российскую Федерацию за проделанную работу, но полагала, что уточнения/разъяснения, вносимые в Справочник СПС, должны соответствовать положениям, содержащимся в Соглашении, и поэтому высказалась против этого предложения. Дания согласилась с таким гибким принципом, поскольку Российскую Федерацию просили предложить определение термина «скоропортящиеся пищевые продукты» для включения в Справочник СПС. Российская Федерация подчеркнула необходимость определения и сообщила о своем намерении представить пересмотренное предложение для обсуждения на следующей сессии.

70. Предложение было отклонено: пять стран проголосовали «за» (Бельгия, Италия, Португалия, Российская Федерация и Франция) и три – «против» (Германия, Дания и Соединенное Королевство).

B. Внесение в Справочник СПС определения площади внутренней и наружной теплопередающих поверхностей кузова железнодорожных вагонов, не являющихся цистернами

Документация: ECE/TRANS/WP.11/2016/6
(Российская Федерация)

Неофициальный документ: INF.7 (секретариат)

71. Было принято предложение, содержащееся в пункте 5 документа (см. приложение III).

C. Включение в Справочник СПС комментария к статье 7 СПС, касающегося перевозок свежих фруктов и овощей

Документация: ECE/TRANS/WP.11/2016/8
(Российская Федерация)

72. В ходе обсуждения документа были высказаны некоторые сомнения, включая место размещения комментария в Справочнике СПС и предложенные диапазоны температур. Поэтому предложение было отклонено: две страны проголосовали «за» (Российская Федерация и Франция) и шесть – «против»

(Германия, Марокко, Нидерланды, Польша, Соединенное Королевство и Соединенные Штаты Америки). Российская Федерация предложила Рабочей группе продолжить работу на этом вопросом на будущих сессиях.

VIII. Сфера действия СПС (пункт 7 повестки дня)

73. Обсуждение по этому пункту повестки дня не проводилось.

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

74. Рабочая группа была проинформирована о проводимом в настоящее время пересмотре стандарта ISO 1496-2 для морских изотермических контейнеров. В пересмотренном стандарте будет указано, что требуемые значения коэффициента изоляции k предназначены для новых транспортных средств и что происходит старение изоляции. В пересмотренном стандарте будут предусмотрены также испытания энергетической маркировки при нормальной температуре окружающей среды для охлажденных, замороженных продуктов и бананов. В качестве альтернативы R-134a предлагается хладагент R-513a, поскольку он составляет приблизительно 50% потенциала глобального потепления (ПГП) и должен содействовать решению проблемы ограничения производства фторсодержащих газов. Их физические свойства весьма схожи.

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

75. Рабочей группе следует обсудить этот вопрос на своей сессии в 2017 году и напоминается, что ее утвержденная программа работы на 2016–2017 годы и двухгодичная оценка содержатся в приложениях IV, V и VI к документу ECE/TRANS/WP.11/233.

XI. Выборы должностных лиц (пункт 10 повестки дня)

76. Рабочая группа избрала г-на Т. Нобре (Португалия) Председателем и г-на Э. Дёвена (Франция) и г-на К. де Путтера (Нидерланды) заместителями Председателя для своей семьдесят третьей сессии в 2017 году. Рабочая группа поблагодарила должностных лиц и секретариат за их работу.

XII. Прочие вопросы (пункт 11 повестки дня)

A. Сроки проведения семьдесят третьей сессии

77. Семьдесят третью сессию планируется провести 10–13 октября 2017 года (вторник–пятница). Предельный срок для представления документов – 18 июля 2017 года.

В. 1-процентный допуск в протоколах испытания СПС

78. Некоторые страны согласились с принципом включения в протокол испытания только перечня дополнительного оборудования/предметов, которые действительно ухудшают свойства изоляционного материала или влияют на значение k . Другие же придерживались того мнения, что следует фиксировать в перечне все изменения независимо от того, влияют они на значение k или нет, только для того, чтобы знать о состоянии оборудования в любой момент времени для правоприменительных целей. Рабочая группа решила продолжить обсуждение этой темы на одной из будущих сессий.

С. Выражение признательности

79. Рабочая группа была проинформирована о том, что г-н Муньос (Испания) в скором времени выходит в отставку и что он в последний раз участвует в сессии WP.11. Рабочая группа поблагодарила г-на Муньоса за его многолетний вклад в работу, связанную с перевозками скоропортящихся пищевых продуктов, и пожелала ему долгих лет жизни и счастья после выхода на пенсию.

80. Рабочая группа была также проинформирована о том, что г-н Шоккэрт (Бельгия) переходит на другую работу и больше не будет участвовать в сессиях WP.11. Все делегации поблагодарили г-на Шоккэрта за его активное сотрудничество с WP.11 и пожелали ему удачи в его будущих начинаниях.

D. Разное

1. Ответ на пункт 139 доклада КВТ (ECE/TRANS/254)

81. Председатель настоятельно рекомендовал Рабочей группе рассмотреть пути повышения эффективности работы и в то же время оптимизировать использование выделяемого для сессий времени. С этой целью было высказано несколько предложений:

a) *перенесение утверждения доклада на первый день следующей сессии.* Было указано, что согласовать доклад через несколько месяцев после обсуждений довольно сложно. Один из сотрудников секретариата заметил, что доклад подлежит представлению КВТ в ходе его февральской сессии и поэтому перенесение утверждения доклада на следующую сессию WP.11 не позволит КВТ своевременно одобрить его;

b) *сокращение продолжительности совещаний до трех дней и чтение доклада во второй половине последнего дня;*

c) *увеличение числа сессий до трех в двухгодичный период;*

d) *сокращение числа сессий;*

e) *заблаговременное представление и наличие документации;*

f) *учреждение неофициальных рабочих групп с конкретным мандатом от Рабочей группы;*

g) *повторное рассмотрение предложений, уже высказанных в прошлые годы, в отношении правила единогласия и процедур голосования.*

82. В целом было решено, что необходим новый дух сотрудничества, и подчеркивалось, что делегациям следует сохранять нейтралитет и не руководствоваться отдельными коммерческими интересами. Было также высказано мнение о том, что следует учитывать трудности, с которыми сталкиваются страны, включившие СПС в национальное законодательство, но не терять из виду международный характер Соглашения. WP.11 было настоятельно рекомендовано продолжать работу над этими вопросами и по возможности найти решение в ближайшем будущем.

2. Мнение секретариата о том, могут ли Договаривающиеся стороны СПС заключать двусторонние или многосторонние соглашения для регулирования перевозок свежих фруктов и овощей в соответствии со статьей 7 СПС

83. Мнение секретариата изложено в приложении IV.

XIII. Утверждение доклада (пункт 12 повестки дня)

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

Приложение I

Предложения по поправкам к СПС

1. Приложение 1, добавление 2, образец № 12 протокола испытания

В начале образца протокола перед словами «Станция, уполномоченная проводить испытания» изменить следующим образом:

«ПРОТОКОЛ ИСПЫТАНИЯ,

составленный в соответствии с положениями Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС)

Протокол испытания №

Определение полезной холодопроизводительности холодильной установки в соответствии с разделом 4 добавления 2 к приложению 1 к СПС

Испытание проводилось с ДД/ММ/ГГГГ по ДД/ММ/ГГГГ

Заправка холодильного агента

Холодильный агент: (обозначение ISO/ASHRAE)^{a)}

Номинальная масса холодильного агента:.....

^{a)} Если имеется».

В конце существующего образца заменить «Дата» на «Дата протокола испытания».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2016/2 с поправками)

Приложение II

Исправления к СПС

1. Приложение 1 к СПС на русском языке, добавление 2, образец № 2А протокола испытания, формула расчета коэффициента К при испытании на внутренний обогрев

$$\text{Вместо } K = \frac{W_1 - W_2}{S \cdot \Delta T} \text{ читать } K = \frac{W_1 + W_2}{S \cdot \Delta T}$$

Исправление к тексту на английском и французском языках не относится.

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2016/11)

Приложение III

Добавления к Справочнику СПС

1. Приложение 1, добавление 2, подраздел 2.3.2, изменить комментарии следующим образом:

«Комментарии к пункту 2.3.2:

1. Испытательные станции обычно учитывают погрешности значений таких параметров, как температура, тепловая мощность, которая, как правило, находится в зависимости от электрической мощности, потребляемой электронагревателями (при использовании метода внутреннего нагрева); холодопроизводительность (при использовании метода внутреннего охлаждения) и площадь поверхности кузова.

Относительная погрешность определения коэффициента K , ε_K может быть получена отношением абсолютной погрешности определения коэффициента K , ΔK , к его рассчитанному (среднему) значению, \bar{K} . Поскольку в общем случае величину ΔK установить очень сложно, целесообразно использовать методы теории вероятности и математической статистики, определяя величину доверительного интервала (случайной погрешности) для \bar{K} , $\Delta_{\bar{K}}$, при уровне доверительной вероятности (надежности) не менее 95%. В этом случае:

$$\varepsilon_K = \frac{\Delta K}{\bar{K}} \cdot 100 \cong \frac{\Delta_{\bar{K}}}{\bar{K}} \cdot 100$$

$$\Delta_{\bar{K}} = \sqrt{\left(\frac{\Delta_{\bar{W}}}{\bar{S} \cdot (\bar{T}_e - \bar{T}_i)}\right)^2 + \left(\frac{\bar{W} \cdot \Delta_{\bar{T}_i}}{\bar{S} \cdot (\bar{T}_e - \bar{T}_i)^2}\right)^2 + \left(\frac{\bar{W} \cdot \Delta_{\bar{T}_e}}{\bar{S} \cdot (\bar{T}_e - \bar{T}_i)^2}\right)^2 + \left(\frac{\bar{W} \cdot \Delta_{\bar{S}}}{\bar{S}^2 \cdot (\bar{T}_e - \bar{T}_i)}\right)^2},$$

где:

\bar{W} , \bar{T}_e , \bar{T}_i , \bar{S} – рассчитанные средние значения соответственно тепловой мощности (или холодопроизводительности), Вт; наружной и внутренней температур кузова, °C; площади средней поверхности кузова, м²;

$\Delta_{\bar{W}}$, $\Delta_{\bar{T}_i}$, $\Delta_{\bar{T}_e}$, $\Delta_{\bar{S}}$ – доверительные интервалы (случайные погрешности) соответственно тепловой мощности (или холодопроизводительности), Вт, наружной и внутренней температур кузова, °C, площади средней поверхности кузова, м².

$$\bar{W} = \frac{\sum_{k=1}^n W_k}{n}$$

$$W_k = \eta_k \cdot Q_k$$

$$\Delta_{\bar{W}} = \sqrt{\left(t_{\alpha, n} \cdot \sqrt{\frac{\sum_{k=1}^n (\bar{W} - W_k)^2}{n \cdot (n-1)}}\right)^2 + (\alpha \cdot \Delta_Q)^2}$$

$$\bar{T}_i = \frac{\sum_{k=1}^n \sum_{i=1}^l T_{i,k}}{n \cdot l}$$

$$\Delta_{\bar{T}_i} = \sqrt{\left(t_{\alpha,(n \cdot l)} \cdot \sqrt{\frac{\sum_{k=1}^n \sum_{i=1}^l (\bar{T}_i - T_{i,k})^2}{(n \cdot l) \cdot (n \cdot l - 1)}} \right)^2 + (\alpha \cdot \Delta_{T_i})^2}$$

$$\bar{T}_e = \frac{\sum_{k=1}^n \sum_{j=1}^m T_{e,j,k}}{n \cdot m}$$

$$\Delta_{\bar{T}_e} = \sqrt{\left(t_{\alpha,(n \cdot m)} \cdot \sqrt{\frac{\sum_{k=1}^n \sum_{j=1}^m (\bar{T}_e - T_{e,j,k})^2}{(n \cdot m) \cdot (n \cdot m - 1)}} \right)^2 + (\alpha \cdot \Delta_{T_e})^2}$$

$$\Delta_{\bar{S}} = \sqrt{\frac{(\bar{S}_i \cdot \Delta_{\bar{S}_e})^2 + (\bar{S}_e \cdot \Delta_{\bar{S}_i})^2}{4 \cdot \bar{S}_e \cdot \bar{S}_i}},$$

где:

Q_k, W_k – измеренное значение соответственно потребляемой из сети электрической мощности и тепловой мощности (или холодопроизводительности), измеренные при k -м замере (всего за расчетный период в конце периода устойчивого состояния произведено n замеров), Вт;

η_k – к.п.д. электронагревателей с учетом потерь в проводах (при использовании метода внутреннего нагрева) или теплообменников (при использовании метода внутреннего охлаждения) при k -м замере, доли единицы;

$T_{i,k}, T_{e,j,k}$ – значения температур, измеренных при k -м замере соответственно i -м прибором внутри кузова испытуемого СТС (всего в одном замере участвует одновременно l равноточных приборов для измерения температуры) и j -м прибором снаружи кузова испытуемого СТС (всего в одном замере участвует одновременно m равноточных приборов для измерения температуры), °С;

$\Delta_{T_i}, \Delta_{T_e}, \Delta_Q$ – инструментальные погрешности измерения температуры соответственно внутри и снаружи кузова испытуемого СТС, К, а также потребляемой из сети электрической мощности, Вт;

$t_{\alpha,n}, t_{\alpha,(n \cdot l)}, t_{\alpha,(n \cdot m)}$ – значения коэффициента Стьюдента для заданного уровня доверительной вероятности α ($\alpha \geq 0,95$) и соответствующего количества произведенных измерений физических величин;

\bar{S}_i, \bar{S}_e – рассчитанная средняя площадь соответственно внутренней и наружной поверхностей кузова испытуемого СТС (без учета гофр), м²;

$\Delta_{\bar{S}_i}, \Delta_{\bar{S}_e}$ – доверительные интервалы (случайные погрешности) площади поверхности кузова соответственно внутри и снаружи испытуемого СТС, м².

При методе внутреннего нагрева η_k может быть рассчитано из допущения, что электрическая мощность в электронагревателях превращается в тепловую практически без потерь. Тогда будут иметь место только потери мощности в проводах, которые рассчитываются по формуле:

$$\eta_k = 1 - \frac{2 \cdot Q_k \cdot L_{line} \cdot \rho}{U^2 \cdot s},$$

где:

Q_k – значение потребляемой из сети электрической мощности при k -м замере, Вт;

L_{line} – длина силового кабеля от прибора учета до места установки соответствующего преобразующего прибора, м;

ρ – удельное сопротивление проводника в силовом кабеле, Ом·мм²/м;

U – расчетное напряжение в сети, В;

s – площадь поперечного сечения проводника в силовом кабеле, мм².

При методе внутреннего охлаждения расчет η_k должен учитывать конкретный применяемый способ охлаждения и используемые для этого технические средства.

Инструментальные погрешности могут быть указаны производителем измерительного оборудования в абсолютных значениях, тогда они используются в расчетных формулах напрямую, или как класс точности. Во втором случае погрешность может нормироваться к результату измерения:

$$\Delta_x = \frac{\delta}{100} \cdot x$$

или указываться в приведенной форме:

$$\Delta_x = \frac{\delta}{100} \cdot X,$$

где:

δ – указанное производителем измерительного прибора значение его класса точности, %;

x – значение измеряемой физической величины. Если значение физической величины определяется в серии измерений, по результатам которой оно усредняется, в качестве расчетного x целесообразно использовать максимальное в серии измерений значение;

X – максимально допустимое значение измеряемой физической величины x в данном диапазоне работы измерительного прибора.

2. При нормальных условиях испытания показатели \bar{S}_i и \bar{S}_e могут быть измерены с высокой точностью. В общем случае для определения погрешностей показателей \bar{S}_i и \bar{S}_e , на основании которых производится определение средней площади поверхности кузова, \bar{S} , может использоваться следующая методика.

Если представить \bar{S}_i и \bar{S}_e как функции ряда многократно измеряемых параметров, \bar{p}_i и \bar{p}_e , (например, длины, ширины и высоты, измеренных в различных местах кузова ТС):

$$\begin{aligned}\bar{S}_i &= f_1(\bar{p}_{i_1}, \bar{p}_{i_2}, \dots, \bar{p}_{i_y}) \\ \bar{S}_e &= f_2(\bar{p}_{e_1}, \bar{p}_{e_2}, \dots, \bar{p}_{e_z}),\end{aligned}$$

тогда:

$$\begin{aligned}\Delta_{\bar{S}_i} &= \sqrt{\sum_{y=1}^Y \left(\Delta_{\bar{p}_{i_y}} \cdot \frac{\partial f_1}{\partial \bar{p}_{i_y}} \right)^2} \\ \Delta_{\bar{S}_e} &= \sqrt{\sum_{z=1}^Z \left(\Delta_{\bar{p}_{e_z}} \cdot \frac{\partial f_2}{\partial \bar{p}_{e_z}} \right)^2},\end{aligned}$$

где:

$\frac{\partial f_1}{\partial \bar{p}_{i_y}}$, $\frac{\partial f_2}{\partial \bar{p}_{e_z}}$ – соответствующие частные производные функций для вычисления \bar{S}_i и \bar{S}_e ;

$\Delta_{\bar{p}_{i_y}}$, $\Delta_{\bar{p}_{e_z}}$ – соответствующие доверительные интервалы для параметров \bar{p}_{i_y} и \bar{p}_{e_z} .

$$\bar{p}_{i_y} = \frac{\sum_{v=1}^V p_{i_y v}}{V}$$

$$\Delta_{\bar{p}_{i_y}} = \sqrt{\left(t_{\alpha, V} \cdot \sqrt{\frac{\sum_{v=1}^V (\bar{p}_{i_y} - p_{i_y v})^2}{V \cdot (V - 1)}} \right)^2 + (\alpha \cdot \Delta_{p_{i_y}})^2},$$

где:

V – количество измерений, осуществлённых для определения среднего значения параметра p_{i_y} ;

$p_{i_y v}$ – измеренное значение параметра p_{i_y} при v -м замере;

$t_{\alpha, V}$ – значение коэффициента Стьюдента для заданного уровня доверительной вероятности α ($\alpha \geq 0,95$) и соответствующего количества произведенных измерений параметра p_{i_y} , V ;

$\Delta_{p_{i_y}}$ – инструментальная погрешность измерения параметра p_{i_y} .

Аналогично \bar{p}_{i_y} и $\Delta_{\bar{p}_{i_y}}$ определяются \bar{p}_{e_z} и $\Delta_{\bar{p}_{e_z}}$.

Значения параметров \bar{p}_{i_y} и \bar{p}_{e_z} могут быть приняты как заданные (на основании технической документации на ТС). В этом случае:

$$\Delta_{\bar{p}_{i_y}} = \alpha \cdot d_{p_{i_y}}$$

$$\Delta_{\bar{p}_{e_z}} = \alpha \cdot d_{p_{e_z}},$$

где:

$d_{p_{iy}}$, $d_{p_{ez}}$ – половина единицы последнего разряда числа, которым задано значение этого параметра.

3. На точность определения коэффициента K могут оказывать влияние следующие неучтенные погрешности:

а) «латентные» неточности, объясняющиеся допустимыми колебаниями внутренней и внешней температуры и термической инерцией стенок транспортного средства, температурой и временем;

б) погрешности, связанные с колебаниями скорости воздушного потока в пограничном слое, и его воздействие на тепловое сопротивление.

При равных показателях скорости внутреннего и внешнего воздушного потоков возможная погрешность будет составлять приблизительно 2,5%, т.е. 1–2 м/с при среднем коэффициенте $K=0,40 \text{ Вт/м}^2\text{К}$. При коэффициенте $K=0,70 \text{ Вт/м}^2\text{К}$ такая погрешность будет равна приблизительно 5%. При наличии существенных тепловых мостиков влияние скорости и направления воздушного потока будет значительнее.

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2016/4 с поправками, содержащимися в неофициальном документе INF.7)

2. Приложение 1, добавление 2, подраздел 1.2, в конце существующих комментариев включить следующий комментарий:

«Вышеуказанные методы применяются также для расчета средней поверхности кузова железнодорожных вагонов, не являющихся цистернами, в том числе со скругленной крышей. В этом случае используются расчеты в соответствии со схемами и формулами, приведенными ниже:

$$S_i = LI \cdot WI + 2 \cdot (LI + WI) \cdot Wi + LI \cdot \frac{PI}{2} + \pi \cdot \frac{WI}{2} \cdot (HI - Wi)$$

$$S_e = LE \cdot WE + 2 \cdot (LE + WE) \cdot We + LE \cdot \frac{PE}{2} + \pi \cdot \frac{WE}{2} \cdot (HE - We)$$

$$PI = 4 \cdot \left(\left(\frac{WI}{2} \right)^x + (HI - Wi)^x \right)^{\frac{1}{x}}$$

$$PE = 4 \cdot \left(\left(\frac{WE}{2} \right)^x + (HE - We)^x \right)^{\frac{1}{x}}$$

$$x = \frac{\ln 2}{\ln \frac{\pi}{2}},$$

где:

HI – средневзвешенная внутренняя высота кузова по центрально расположенной оси X, м;

$\frac{PI}{2}$ – длина внутренней дуги скругленной крыши, м;

HE – средневзвешенная наружная высота кузова по центрально расположенной оси X, м;

$\frac{PE}{2}$ – длина наружной дуги скругленной крыши, м;

$\pi \approx 3,14159$ – число Пи.

Максимальная относительная погрешность определения PI и PE указанным способом не превышает 0,3619 % (погрешность всегда положительная)».

7. Включить следующий чертеж в Справочник СПС:

«Рис. 6 – Расчетные обозначения кузова со скругленной крышей»



»

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2016/6 с поправками, содержащаяся в неофициальном документе INF.7)

Приложение IV

Мнение секретариата о том, могут ли Договаривающиеся стороны СПС заключать двусторонние или многосторонние соглашения для регулирования перевозок свежих фруктов и овощей в соответствии со статьей 7 СПС

1. На заседании во второй половине дня 5 октября 2016 года Рабочая группа просила секретариат высказать свое мнение о том, могут ли Договаривающиеся стороны СПС заключать двусторонние или многосторонние соглашения для регулирования перевозок свежих фруктов и овощей в соответствии со статьей 7 СПС. Мнение секретариата изложено ниже.
2. В СПС не определено четко, что означает термин «скоропортящиеся пищевые продукты».
3. В статье 3 просто указано, что быстрозамороженные (глубокозамороженные) и замороженные пищевые продукты, а также пищевые продукты, перечисленные в приложении 3, которые не являются ни быстрозамороженными (глубокозамороженными), ни замороженными, подпадают под действие требований статьи 4.
4. Секретариат отмечает, что среди Договаривающихся сторон нет консенсуса относительно вопроса о включении свежих фруктов и овощей в приложение 3: по мнению некоторых Договаривающихся сторон, их перевозка должна подпадать под условия СПС, другие же полагают, что эти пищевые продукты не представляют опасности для здоровья населения и поэтому нет необходимости вводить требования в отношении температурного регулирования их перевозки. Поскольку для внесения изменений в СПС необходим консенсус Договаривающихся сторон, секретариату неочевидно, что такие разногласия можно легко решить в ближайшем будущем путем включения поправок в приложение 3.
5. Секретариат отмечает также, что в соответствии с преамбулой СПС Договаривающиеся стороны желают улучшить условия сохранения качества скоропортящихся пищевых продуктов во время их перевозки, в частности в рамках международной торговли, и считают, что улучшение условий сохранности этих продуктов может способствовать развитию торговли ими. Поэтому, как представляется, Соглашение по своему характеру не ограничено лишь соображениями здоровья населения, но в целом касается качества скоропортящихся продуктов в более широких рамках коммерческой деятельности.
6. Поскольку подверженность скоропортящихся пищевых продуктов, включая фрукты и овощи, воздействию высоких и низких температур в ходе перевозки или даже просто значительным колебаниям температуры в процессе транспортировки может в значительной степени изменить качество пищевых продуктов и тем самым их коммерческую ценность, секретариат полагает, что желание некоторых Договаривающихся сторон использовать СПС для обеспечения сохранности качества свежих фруктов и овощей может быть сочтено законным с точки зрения духа Соглашения, даже если другие Договаривающиеся стороны против этого по соображениям, которые также вполне обоснованы. Можно было бы рекомендовать рассмотреть компромиссное решение посредством внесения, например, в приложение 3 перечня пищевых продуктов, которые могут регулироваться факультативно, и включения положений, конкретно оговаривающих, какие условия будут применяться в ходе международной пере-

возки в случае, если та или иная Договаривающаяся сторона пожелает применить такой факультативный перечень.

7. Вместе с тем, отвечая на конкретный вопрос Рабочей группы, секретариат полагает, что Договаривающиеся стороны могут воспользоваться статьей 7 для регулирования перевозок таких скоропортящихся пищевых продуктов. По существу, поскольку свежие фрукты и овощи не указаны в приложении 3, в СПС не предписано никаких требований температурного контроля для их перевозки, и определение условий их перевозки в рамках специальных соглашений приведет к ужесточению условий транспортировки, что оправдывает применение статьи 7.

8. Кроме того, в статье 7 не оговорено, что эти двусторонние или многосторонние соглашения следует применять только к пищевым продуктам, упомянутым в статье 3. Использование термина «некоторые пищевые продукты» без дальнейшей детализации можно истолковать как охватывающее все пищевые продукты, в отношении которых некоторые Договаривающиеся стороны захотят улучшить условия сохранения качества в ходе перевозки, как это предусмотрено в преамбуле Соглашения. Если такое желание возникнет только у ряда Договаривающихся сторон, представляется логичным, что этим Договаривающимся сторонам следует заключить многосторонние или двусторонние соглашения для решения вопроса о международных перевозках между ними.