



---

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся  
пищевых продуктов**

Семьдесят третья сессия

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

состоявшейся в Женеве 10–13 октября 2017 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).....	5–11	5
A. Комитет по внутреннему транспорту.....	5–10	5
B. Рабочая группа по сельскохозяйственным стандартам качества (WP.7).....	11	6
IV. Деятельность других международных организаций, занимающихся вопросами, которые представляют интерес для Рабочей группы (пункт 3 повестки дня) .....	12–24	7
A. Международный институт холода (МИХ) .....	12	7
B. Международная федерация «Трансфригорут интернэшнл» .....	13–14	7
C. Организации по стандартизации .....	15–24	7
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) .....	25–45	10
A. Положение в связи с применением Соглашения .....	25	10
B. Состояние поправок .....	26–29	10
C. Испытательные станции, официально назначаемые компетентными органами стран – участниц СПС.....	30–33	10
D. Обмен информацией между Сторонами в соответствии со статьей 6 СПС.....	34–37	11
E. Обмен передовой практикой для более эффективного осуществления СПС.....	38–45	11
VI. Предложения по поправкам к СПС (пункт 5 повестки дня).....	46–71	12
A. Предложения, по которым еще не приняты решения.....	46–53	12
1. Приложение 1, добавление 2, образцы № 9 и № 11.....	46	12
2. Приложение 1, добавление 2, образцы протоколов испытаний .....	47	12
3. Методы нахождения неопределенности измерения коэффициента К.....		13
4. Определения терминов для включения в приложение 1 к СПС .....		13
5. Поправки к пункту 1 статьи 3 СПС .....	48–52	13
6. Требования к рассмотрению замены хладагента (альтернативным безопасным замещающим хладагентом) для признанной пригодной парокompрессионной холодильной установки .....	53	13
B. Новые предложения .....	54–71	14
1. Свидетельство о соответствии новых транспортных средств, передаваемых в страну регистрации оператора .....	54–56	14

2.	Методология допущения холодильной установки, в которой используется сжиженный газ, отдельно от транспортного средства .....	57	14
3.	Предложение по дополнительным требованиям к измерению коэффициента К несъемных перегородок многокамерных транспортных средств .....	58–60	14
4.	Предложение о включении в пункт 6.2 добавления 2 к приложению 1 процедуры испытания эффективности мультитемпературных транспортных средств-рефрижераторов, находящихся в эксплуатации .....	61	14
5.	Пункты 2.1.8, 2.2.9, 3.1.4, 3.2.3 и 3.3.4 добавления 2 к приложению 1 .....	62–63	15
6.	Учет погрешности (неопределенности) измерения общего коэффициента теплопередачи кузова при установлении категории специального транспортного средства, а также исправление опечатки в русскоязычном тексте .....	64	15
7.	Учет той части мощности вентиляторов, используемых при теплотехнических испытаниях для обеспечения циркуляции воздуха, которая превращается в тепло .....		15
8.	Редакционная правка текста СПС в русскоязычном переводе, касающаяся колесных арок .....	65	15
9.	Предложение по поправке к СПС, касающееся заключения о присвоении класса транспортному средству-леднику, транспортному средству-рефрижератору, отапливаемому транспортному средству и транспортному средству-рефрижератору и отапливаемому при допущении новых транспортных средств .....		15
10.	Исправление к СПС .....	66	15
11.	Предложение о внесении поправок в добавления 2 и 4 к приложению 1: транспортные средства с мультитемпературным режимом – выдача свидетельства и опознавательное обозначение .....	67–68	16
12.	Предложения по улучшению правил принятия решений и голосования .....	69–71	16
VII.	Справочник СПС (пункт 6 повестки дня).....	72	17
1.	Методы нахождения неопределенности измерения коэффициента К .....	72	17
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) .....	75–77	17
XI.	Выборы должностных лиц (пункт 10 повестки дня) .....	78	18
XII.	Прочие вопросы (пункт 11 повестки дня) .....	79–84	18
1.	Сроки проведения семьдесят четвертой сессии .....	79	18
2.	Изменения в секретариате .....	80–82	18
3.	Выражение признательности .....	83	18
4.	Изменения к Правилам процедуры WP.11 .....	84	18
XIII.	Утверждение доклада (пункт 12 повестки дня) .....	85	19

## Приложения

I.	Предлагаемые поправки к СПС .....	20
II.	Исправления к СПС .....	33
III.	Дополнения для Справочника СПС .....	34
IV.	Результаты/виды деятельности для реализации в течение двухгодичного периода 2018–2019 годов.....	35
V.	Предлагаемая оценка на двухгодичный период 2018–2019 годов.....	37

## I. Участники

1. Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов (WP.11) провела свою семьдесят третью сессию 10–13 октября 2017 года; функции Председателя сессии исполнял г-н Т. Нобре (Португалия), а заместителем Председателя – г-н Э. Дёвен (Франция) и г-н К. де Путтер (Нидерланды).
2. В работе сессии приняли участие представители следующих стран: Германии, Дании, Испании, Италии, Люксембурга, Нидерландов, Польши, Португалии, Российской Федерации, Словакии, Словении, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Турции, Финляндии, Франции и Хорватии.
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.11/236  
ECE/TRANS/WP.11/236/Add.1  
*Неофициальный документ:* INF.1 (секретариат)

4. Предварительная повестка дня (ECE/TRANS/WP.11/236 и -/Add.1) была утверждена с поправками, содержащимися в неофициальном документе INF.1, с учетом неофициальных документов INF.1–INF.13.

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

### A. Комитет по внутреннему транспорту

5. Рабочая группа была проинформирована о результатах семьдесят девятой сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) (21–24 февраля 2017 года), отраженных в его докладе (ECE/TRANS/270, пункты 96–98).

*Неофициальные документы:* INF.2, INF.3 и INF.12 (секретариат)

6. Секретарь КВТ Отдела устойчивого транспорта Европейской экономической комиссии (ЕЭК ООН) представил Рабочей группе проект стратегии Комитета по внутреннему транспорту. Он напомнил о том, что Комитет предложил рабочим группам передать секретариату свои замечания и рекомендации, с тем чтобы опубликовать пересмотренный вариант, который будет рассматриваться Комитетом на его сессии в 2018 году.

7. В частности, Комитет предложил рабочим группам проанализировать вопросы, сформулированные в пункте 46 проекта стратегии. Что касается деятельности Рабочей группы по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов, то в этой связи могут быть поставлены следующие вопросы:

- Каким образом содействовать достижению соответствующих целей Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития (ЦУР) применительно к деятельности Рабочей группы?
- Каким образом содействовать применению СПС и присоединению к нему?
- Какие изменения можно ожидать в области перевозок скоропортящихся пищевых продуктов к 2030 году, например в том, что касается географиче-

ского охвата СПС, выбросов загрязняющих веществ транспортными средствами и использования хладагентов с низким потенциалом глобального потепления (ПГП)? Каким образом СПС и деятельность Рабочей группы могли бы позволить предвосхитить эти изменения и адаптироваться к ним?

8. Ряд делегаций отметили важность того, чтобы Рабочая группа корректировала свою программу работы с учетом технического прогресса. Секретарь КВТ отметил, что на уровне КВТ по-прежнему существует обеспокоенность по поводу предусмотренного в статье 18.4 СПС принципа единогласия и темпов принятия поправок. Было подчеркнуто также, что крайне важно сохранять актуальность правовых документов, относящихся к ведению КВТ.

9. Что касается обсуждений вопроса о совершенствовании методов работы, то Рабочая группа приняла следующие решения:

- изменить правило 35 Правил процедуры WP.11, с тем чтобы отразить вариант принятия предложений по поправкам к СПС и поправок к Справочнику СПС на основе консенсуса;
- изменить правило 35 Правил процедуры WP.11, исключив из него – только в рамках сессии – принцип единогласия для принятия предложений по поправкам к СПС. Дания и Российская Федерация голосовали против этих изменений;
- найти новые способы достижения компромисса и проведения переговоров с другими Договаривающимися сторонами в целях увеличения числа предложений по поправкам, принимаемых на каждой сессии;
- изучить образцы передовой практики и извлечь уроки из опыта работы других рабочих групп;
- четко определить область применения СПС;
- продлить следующую сессию WP.11 до 5 дней и провести совещание за «круглым столом» в понедельник, 8 октября 2018 года, с тем чтобы обсудить пути повышения эффективности деятельности WP.11.

10. Что касается предложения КВТ о проведении обсуждения за «круглым столом», посвященного сложным аспектам организации и осуществления перевозок скоропортящихся пищевых продуктов, и о поиске политических, технических и юридических решений для проблем, которые остаются нерешенными в рамках СПС, то было уточнено, что этот вопрос следует вновь обсудить на следующей сессии КВТ, а Рабочей группе было предложено представить свои замечания и предложения по поводу организации этой дискуссии.

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

*Неофициальный документ:* INF.4 (секретариат)

11. WP.11 была проинформирована о недавней деятельности WP.7 по разработке коммерческих сельскохозяйственных стандартов качества и о мероприятиях WP.7, представляющих интерес для WP.11, включая:

- рабочее совещание по устойчивому развитию мясных рынков, трансграничной торговле и пищевому качеству, 10 и 11 августа 2017 года, Дублин, Ирландия;
- рабочее совещание по трансграничной торговле мясом и электронной сертификации, 19–21 сентября 2017 года, Нанкин и Тяньцзинь, Китай;
- двадцать шестую сессию Специализированной секции по разработке стандартов на мясо (GE.11), 6 ноября 2017 года, Дворец Наций, Женева, Швейцария;

- семьдесят третью сессию Рабочей группы по сельскохозяйственным стандартам качества (WP.7), 6–8 ноября 2017 года, Дворец Наций, Женева, Швейцария.

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)**

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

*Неофициальный документ:* INF.3 (МИХ)

12. WP.11 заслушала информацию об итогах совещания Подкомиссии МИХ по перевозкам холодильным транспортом, которое проводилось 26 и 27 апреля 2017 года в Мадриде, Испания. Подкомиссия поддержала предложения, представленные на рассмотрение WP.11, включая предложения о

- системах сжиженного газа,
- хладагенте-заменителе,
- изменении образцов протоколов испытаний № 9 и 11,
- изменении дат протоколов испытаний,
- согласовании протоколов испытаний,
- определении параметров мультитемпературных холодильных установок согласно пункту 7.3 СПС,
- сертификации и маркировки мультитемпературных холодильных установок,
- а также предложение, касающееся несъемных перегородок.

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

*Неофициальный документ:* INF.11 («Трансфригорут интернэшнл»)

13. Представитель международной федерации «Трансфригорут интернэшнл» (ТИ) проинформировал WP.11 о деятельности ТИ, которая направлена на поддержку усилий сектора перевозок холодильным транспортом и описание которой приведено в неофициальном документе INF.11.

14. Рабочая группа приняла к сведению вопросы, затронутые в INF.11, в частности вопросы, касающиеся недостаточного регулирования национальных, междугородных и городских перевозок, выбросов загрязняющих веществ транспортными средствами и использования хладагентов с низким потенциалом глобального потепления (ПГП).

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

*Доклад о деятельности ЕКС*

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

**i) CEN/TC 413 WG 2**

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

17. Стандарт EN 16440 – 1:2015-01 Методологии испытания оборудования охлаждения изотермических транспортных средств – Часть 1: Установки рефрижераторные с испарителем с принудительной циркуляцией воздуха и с нагревательными устройствами или без таковых. Окончательный вариант был опубликован в январе 2015 года.

18. На рассмотрение будут вынесены следующие дополнительные части.

- Часть 2: Эвтектические системы: нынешний рабочий проект все еще находится на стадии рассмотрения для подготовки окончательного варианта и, в частности, положений, касающихся испытаний для определения холодопроизводительности и потребления при эксплуатации нового оборудования с эвтектическими системами и использовании оборудования в повседневных технологических процессах.
- Часть 3: Транспортные холодильные системы с сухим льдом: эксперты приступили к рассмотрению требований для холодильных установок с сухим льдом.
- Часть 4: Контролируемые газовые холодильные системы с непосредственным испарением: от этой части следует отказаться, поскольку такие системы не пользуются спросом.
- Часть 5: Контролируемые газовые холодильные системы с косвенным испарением.
- Дополнительная часть 6: Особые требования для мультитемпературных систем. Разработка этой части запланирована в качестве следующего проекта.

**ii) CEN/TC 413 WG 1**

19. Эксперты от Франции, Финляндии, Италии, Словацкой Республики, Соединенного Королевства и Германии приступили к реализации проекта в декабре 2011 года при неофициальном участии экспертов от ряда других европейских государств и провели в течение года несколько встреч и совещаний Рабочей группы.

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

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

- prEN 17066 Часть 1: Контейнеры – Изотермические транспортные средства для перевозки чувствительных к температуре грузов – Требования и испытания; в этой части будут определены термины, конкретные требования, положения, касающиеся испытаний, и параметры изотермических кузовов, включая оценку значения  $k$ .
- Часть 2: Оборудование – Сочетание изотермических кузовов и их охлаждающих и/или нагревательных устройств, включая проверку холодо-



теплопроизводительности для перевозок грузов на большие расстояния и их доставки.

- Часть 3: Малые контейнеры многократного использования с внутренним объемом не более 2 м<sup>3</sup>.
- Дополнительная часть: Особые требования для мультитемпературных систем. Разработка этой части запланирована в качестве следующего проекта.

22. В ходе следующего совещания, которое состоится в конце ноября 2017 года в Берлине, будет рассмотрен ход реализации этого проекта.

### iii) Пересмотр стандарта EN 12830

23. Пересмотр стандарта EN 12830:1999 «Датчики температуры, используемые в процессе перевозки, складирования и доставки охлажденных, замороженных, глубокозамороженных/быстрозамороженных пищевых продуктов и мороженого – Испытания, рабочие характеристики, пригодность». Проектный комитет № 423 CEN/TC «Способы измерения и/или регистрации температуры в холодильной цепи» работает над принятием стандарта, соответствующего фактическому положению дел в отрасли. Было проведено несколько совещаний с участием экспертов от Франции, Германии, Италии, Испании и других заинтересованных стран. Пересмотренный стандарт должен обеспечить учет нынешнего состояния технического прогресса и современных требований. Его область применения следует расширить с тем, чтобы он охватывал диапазон температур от –80 °С до +85 °С для чувствительных к температуре грузов в холодильной цепи. Предварительный вариант был опубликован в августе 2016 года для получения замечаний. Представленные замечания были изучены и утверждены в ходе последнего совещания в Мюнхене в сентябре 2017 года. Окончательный проект должен быть опубликован для рассмотрения к концу этого года.

24. Для морских по тепловым характеристикам изотермических контейнеров-рефрижераторов разрабатываются два стандарта ИСО:

- i) стандарт ISO 1496 ЧАСТЬ II ISO/TC104/SC2/WG1 – Технические требования и методы испытаний – Контейнеры изотермические (заключительное рассмотрение и публикация намечены на март 2018 года), предусматривающий в том числе следующее:
  - новый контейнер, значение коэффициента К фактически равно 0,3 Вт/м<sup>2</sup>/°С;
  - испытание для измерения коэффициента К соответствует испытанию, предусмотренному в СПС;
  - новое приложение Н, предусматривающее факультативный резервный генератор;
  - пересмотренное новое приложение I, касающееся износа, с информацией об ухудшении изоляционных характеристик со временем;
- ii) стандарт ISO 20854-1 ISO/TC104/SC2/WG1 – Огнеопасные хладагенты – Контейнеры изотермические (заключительное рассмотрение и публикация намечены на 2019 год). Этот стандарт предусматривает дифференцированный режим для опасных зон внутри и снаружи контейнера и дифференцированный режим для хладагентов А3 и А2L.

## **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. Положение в связи с применением Соглашения**

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

### **B. Состояние поправок**

26. Поправки к СПС, принятые WP.11 на ее семьдесят первой сессии в 2015 году и содержащиеся в приложении I к докладу о работе этой сессии (ECE/TRANS/WP.11/233) (уведомление депозитария C.N.135.2016.TREATIES-XI.B.22), считаются принятыми с 6 июля 2017 года (уведомление депозитария C.N.401.2017.TREATIES-XI.B.22) для вступления в силу 6 января 2018 года.

27. Предложенные поправки и исправления к СПС, принятые на семьдесят второй сессии WP.11 в 2016 году (ECE/TRANS/WP.11/235, приложения I и II), были доведены до сведения Договаривающихся сторон СПС Договорной секцией Организации Объединенных Наций 8 февраля 2017 года (C.N.58.2017.TREATIES-XI.B.22 и C.N.54.2017.TREATIES-XI.B.22 соответственно). Исправления были сочтены принятыми 15 мая 2017 года (C.N.267.2017.TREATIES-XI.B.22).

28. 30 марта 2017 года правительство Германии, согласно статье 18 2) b) СПС, проинформировало Генерального секретаря о том, хотя оно и намерено принять эти предложения, условия для такого принятия еще не выполнены (C.N.159.2017.TREATIES-XI.B.22). Следовательно, поправки, принятые на сессии WP.11 в 2016 году, будут сочтены принятыми только в том случае, если до истечения девятимесячного срока после первоначального шестимесячного периода уведомления правительство Германии не уведомит о возражении против предложенных поправок.

29. WP.11 была проинформирована о том, что обычная практика уведомления о поправках после каждого совещания впредь использоваться не может. В будущем уведомления о новых сериях поправок могут направляться только после того, как поправки предыдущей серии были сочтены принятыми. Это делается во избежание привнесения ошибок в юридический текст СПС.

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

30. WP.11 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>.

31. WP.11 обратила особое внимание на то, что в случае любых сомнений относительно аутентичности свидетельств СПС необходимо связаться с соответствующим компетентным органом.

32. Хотя Рабочая группа и признала, что за назначение и аккредитацию испытательных станций отвечает компетентный орган каждой Договаривающейся

стороны, необходимо иметь объективные и согласованные критерии аккредитации.

33. В вопросник 2017 года было решено включить вопрос о критериях, используемых в каждой Договаривающейся стороне для аккредитации испытательных станций, с тем чтобы получить общее представление об этом процессе и выявить образцы передовой практики. На основе этой информации в рамках совещания Подкомиссии CERTE будут разработаны руководящие принципы для согласования протоколов испытаний и облегчения их взаимного признания.

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

*Документы:* ECE/TRANS/WP.11/2017/1 (секретариат)  
ECE/TRANS/WP.11/2017/2 (секретариат)

34. На прошлой сессии WP.11 поблагодарила 22 страны, представившие данные в ответ на вопросник об осуществлении СПС в 2015 году, подчеркнув, что необходимо в обязательном порядке располагать информацией от всех Договаривающихся сторон СПС и что такая информация служит одним из средств согласования усилий по осуществлению Соглашения. WP.11 приняла к сведению ответы на дополнительный вопрос, касающийся применения СПС.

35. WP.11 просила секретариат направить всем Договаривающимся сторонам письмо с напоминанием о том, что им необходимо соблюдать свое обязательство по статье 6 СПС и отвечать на ежегодный вопросник, рассылаемый секретариатом.

36. Было отмечено также, что число стран, участвующих в работе сессий WP.11, является относительно низким по сравнению с общим числом Договаривающихся сторон. Было предложено использовать режим телеконференций (или другое средство для проведения виртуальных совещаний), с тем чтобы обеспечить участие стран, которые не могут направить делегатов из-за нехватки ресурсов.

37. Был утвержден новый образец вопросника с предлагаемыми изменениями, представленный в документе ECE/TRANS/WP.11/2017/2. В вопросник 2017 года будет включен следующий вопрос: «Каковы критерии/требования, используемые для аккредитации испытательных станций в Вашей стране?».

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

*Документ:* ECE/TRANS/WP.11/2017/12 (Международная федерация «Трансфригорут интернэшнл»)

38. Было уточнено, что в сферу охвата этого документа входят лишь прототипы, которые необходимо подвергнуть дорожным испытаниям в различных климатических условиях. Рабочая группа согласилась с тем, что такие ситуации возможны, и в отношении этих прототипов было предложено использовать отступления или специальные разрешения.

39. Международная федерация «Трансфригорут интернэшнл» вызвалась представить пересмотренное предложение, включая необходимые поправки к СПС, на следующей сессии.

*Документ:* ECE/TRANS/WP.11/2017/13 (Международная федерация «Трансфригорут интернэшнл»)

40. Было отмечено, что испытания серий оборудования относятся к компетенции соответствующих органов в стране изготовления. Некоторые страны заявили, что требование о соответствии стандарту ISO 9000 для целей проверок не

является достаточным и что в СПС следует включить конкретные положения о проверках. Представитель Франции напомнил Рабочей группе о том, что документ, содержащий перечень проверок, которые необходимо выполнять в ходе этих инспекций, был представлен на семьдесят второй сессии и мог бы использоваться в качестве основы для нового предложения.

41. На следующей сессии международная федерация «Трансфригорут интернэшнл», возможно, представит пересмотренное предложение, включая необходимые поправки к СПС.

*Документ:* ECE/TRANS/WP.11/2017/14 (международная федерация «Трансфригорут Интернэшнл»)

42. Было решено, что в случае аналогичных двигателей испытательная станция, которая выдала протокол испытания оригинального двигателя, должна выдать официальный документ, подтверждающий эквивалентность нового и оригинального двигателей.

43. Порядок выдачи этого официального документа будет уточнен в рамках совещания Подкомиссии CERTE.

*Документ:* ECE/TRANS/WP.11/2017/15 (международная федерация «Трансфригорут Интернэшнл»)

44. Было уточнено, что свидетельство СПС, выдаваемое компетентным органом в стране изготовления, в случае экспорта транспортного средства в другую страну уже является действительным в течение шести месяцев начиная с 6 января 2018 года, и поэтому необходимости в обсуждении этого документа нет.

45. Представитель Финляндии проинформировал Рабочую группу о разрабатываемом предложении относительно изменения так называемого «правила 150 км» для морских перевозок скоропортящихся пищевых продуктов. В целях сбора информации о нынешней практике среди Договаривающихся сторон в 2018 году будет распространен вопросник.

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

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

#### **1. Приложение 1, добавление 2, образцы № 9 и № 11**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.11/2017/10  
(Соединенное Королевство)

46. Было отмечено, что, хотя общий подход WP.11 состоит в том, чтобы избежать ссылок на национальные стандарты, ссылку на стандарт Американского общества инженеров по отоплению, холодильной технике и кондиционированию воздуха (ASHRAE) необходимо сохранить, поскольку он заполняет существующие пробелы в действующем стандарте ИСО. После этого разъяснения документ был принят с поправками и теперь включает образцы № 5 и 7 (см. приложение I).

#### **2. Приложение 1, добавление 2, образцы протоколов испытаний**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.11/2017/11  
(Соединенное Королевство)

47. Этот документ был принят (см. приложение I).

### 3. Методы нахождения неопределенности измерения коэффициента К

*Документы:* ECE/TRANS/WP.11/2017/16  
(Российская Федерация)  
неофициальный документ INF.6 (секретариат)

### 4. Определения терминов для включения в приложение 1 к СПС

*Документ:* ECE/TRANS/WP.11/2017/17  
(Российская Федерация)

### 5. Поправки к пункту 1 статьи 3 СПС

*Документ:* ECE/TRANS/WP.11/2017/20  
(Российская Федерация)

48. Было отмечено, что переводы документов ECE/TRANS/WP.11/2017/16, ECE/TRANS/WP.11/2017/17 и ECE/TRANS/WP.11/2017/20 на английский и французский языки были представлены с опозданием или отсутствовали и у делегаций не было возможности обсудить предложения по поправкам со своими национальными экспертами. В этой связи рассмотрение указанных предложений было решено отложить до следующей сессии. Делегациям было рекомендовано представлять документы в установленный срок во избежание таких проблем в будущем. Секретариат также взаимодействует с Секцией документации с целью совершенствования процесса представления и перевода документов.

49. Представитель Российской Федерации направил Рабочей группе документы для получения общих замечаний и предложений. Секретариату было предложено также разместить документы на всех трех языках в хранилище Google Drive (<https://drive.google.com/drive/folders/0B99gSeDXsPxIQkVZTWdaRThCbWM>), с тем чтобы члены WP.11 могли направить свои замечания и предложения. Пересмотренные варианты документов, подготовленные с учетом всех полученных комментариев, будут представлены на следующей сессии.

50. Что касается документа ECE/TRANS/WP.11/2017/20, то некоторые страны выразили мнение о том, что возобновление дискуссии по поводу пункта 1 статьи 3 (так называемое «правило 150 км») не является целесообразным, поскольку возможные проблемы можно было бы предотвратить или разрешить посредством надлежащего контроля за качеством продуктов питания.

51. Было отмечено также, что для перевозки скоропортящихся грузов по всему миру используются миллионы контейнеров и что выполнить требование о сертификации этих контейнеров на основании СПС будет технически невозможно. Кроме того, стандарты ИСО для морских контейнеров все в большей степени соответствуют положениям СПС, и поэтому нет необходимости в расширении области применения СПС с целью охвата этих контейнеров.

52. Представитель Российской Федерации уточнил, что цель этого документа заключалась в том, чтобы обеспечить взаимное признание свидетельств ИСО и СПС, поскольку нет никакой практической необходимости в повторной сертификации контейнеров, которые уже были сертифицированы на основании стандартов ИСО или СПС.

### 6. Требования к рассмотрению замены хладагента (альтернативным безопасным замещающим хладагентом) для признанной пригодной парокompрессионной холодильной установки

*Документ:* ECE/TRANS/WP.11/2017/23 (международная федерация «Трансфригорут Интернэшнл»)

53. После некоторых уточнений в отношении пределов неопределенности и испытаний, которые необходимо провести в случае замены используемого хладагента, этот документ был принят с внесенными в него поправками (см. приложение I).

## **В. Новые предложения**

### **1. Свидетельство о соответствии новых транспортных средств, передаваемых в страну регистрации оператора**

*Документы:* ECE/TRANS/WP.11/2017/4 (Нидерланды)  
неофициальный документ INF.9 (Нидерланды)

54. Было подчеркнуто, что ответственность за выдачу свидетельств о соответствии несет компетентный орган страны изготовления. Было разъяснено также, что компетентный орган может назначить компетентное учреждение/компетентную структуру по выдаче этих свидетельств.

55. Это предложение принято не было. Поскольку, по мнению некоторых делегаций, передачу транспортных средств между странами следует упростить, Рабочая группа решила учредить неофициальную рабочую группу, организованную представителем Нидерландов, со следующим мандатом:

*Обсуждение и разработка предложений по созданию максимально эффективной системы допущения и сертификации транспортных средств, экономия усилий по получению и продлению срока действия допущений/свидетельств и обеспечение соответствия транспортных средств применимым требованиям путем оправданного наблюдения и надзора за рынком.*

*Рабочая группа должна представить свои выводы и предложения WP.11.*

56. Все члены WP.11 получают приглашение от организатора неофициальной рабочей группы.

### **2. Методология допущения холодильной установки, в которой используется сжиженный газ, отдельно от транспортного средства**

*Документы:* ECE/TRANS/WP.11/2017/5 и Согг.1  
(Франция и Нидерланды)

57. После нескольких уточнений этот документ был принят с исправлениями, содержащимися в Согг.1 (см. приложение I).

### **3. Предложение по дополнительным требованиям к измерению коэффициента К несъемных перегородок многокамерных транспортных средств**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.11/2017/7 (Франция)

58. Было отмечено, что в этом предложении не учтены возможные частичные потери через стенку кузова для испытываемой камеры, которые приводят к снижению теплового потока и уменьшению значения К, и что методика расчета коэффициента К не была четко разработана.

59. Представитель Российской Федерации отметил, что перевод этого документа на русский язык является весьма слабым и содержит ряд технических ошибок, и по этой причине Российская Федерация не смогла занять четкую позицию по предложенным поправкам. Секретариату было поручено переиздать этот документ, улучшив качество его перевода на русский язык.

60. Представитель Франции решил представить пересмотренное предложение на следующей сессии с учетом замечаний, высказанных в ходе обсуждения.

### **4. Предложение о включении в пункт 6.2 добавления 2 к приложению 1 процедуры испытания эффективности мультитемпературных транспортных средств-рефрижераторов, находящихся в эксплуатации**

*Документы:* ECE/TRANS/WP.11/2017/8 и Согг.1 (Франция)

Этот документ был принят с исправлениями, содержащимися в Согг.1 (см. приложение I).

61. Рабочая группа просила делегацию Франции представить предложение для включения в Справочник СПС на следующей сессии, содержащее уточнения/разъяснения в отношении принятой процедуры для облегчения ее применения.

**5. Пункты 2.1.8, 2.2.9, 3.1.4, 3.2.3 и 3.3.4 добавления 2 к приложению 1**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.11/2017/9  
(Соединенное Королевство)

62. Было принято предложение, сформулированное в варианте 2 (см. приложение I).

63. Обсуждение предложений, содержащихся в документах ECE/TRANS/WP.11/2017/18, ECE/TRANS/WP.11/2017/19 и ECE/TRANS/WP.11/2017/22, было перенесено на следующую сессию по причинам, о которых уже говорилось в пунктах 47 и 48 настоящего доклада.

**6. Учет погрешности (неопределенности) измерения общего коэффициента теплопередачи кузова при установлении категории специального транспортного средства, а также исправление опечатки в русскоязычном тексте**

*Документ:* (ECE/TRANS/WP.11/2017/18)  
(Российская Федерация)

64. Часть предложения, касающаяся исправления опечатки в тексте СПС на русском языке, была принята (см. приложение II).

**7. Учет той части мощности вентиляторов, используемых при теплотехнических испытаниях для обеспечения циркуляции воздуха, которая превращается в тепло**

*Документ:* (ECE/TRANS/WP.11/2017/19)  
(Российская Федерация)

**8. Редакционная правка текста СПС в русскоязычном переводе, касающаяся колесных арок**

*Документ:* (ECE/TRANS/WP.11/2017/21)  
(Российская Федерация)

65. Предложение об исправлении опечатки в тексте СПС на русском языке было принято (см. приложение II).

**9. Предложение по поправке к СПС, касающееся заключения о присвоении класса транспортному средству-леднику, транспортному средству-рефрижератору, отопляемому транспортному средству и транспортному средству-рефрижератору и отопляемому при допущении новых транспортных средств**

*Документ:* (ECE/TRANS/WP.11/2017/22)  
(Российская Федерация)

**10. Исправление к СПС**

*Документ:* неофициальный документ INF.7 (секретариат)

66. Этот документ был принят (см. приложение II).

**11. Предложение о внесении поправок в добавления 2 и 4 к приложению 1: транспортные средства с мультитемпературным режимом – выдача свидетельства и опознавательное обозначение**

*Документы:* ECE/TRANS/WP.11/2017/6 (Франция)  
неофициальные документы INF.8 (Нидерланды)  
и INF.13 (Франция)

67. После того, как ряд вопросов, вызывающих беспокойство у Рабочей группы, был учтен в новом предложении, содержащемся в неофициальном документе INF.13, документ был принят с внесенными в него поправками (см. приложение I).

68. Было решено исключить ссылку на методику расчета, разработанную «Трансфригорут интернэшнл», поскольку для одной и той же цели может использоваться несколько методик и перечислять их всех в Справочнике СПС было бы обременительно.

**12. Предложения по улучшению правил принятия решений и голосования**

*Документы:* ECE/TRANS/WP.11/2015/10 (Бельгия)  
ECE/TRANS/WP.11/2014/7 (секретариат)  
неофициальный документ: INF.10 (Нидерланды)

69. Было принято решение о создании неофициальной рабочей группы, которую возглавит представитель Люксембурга, со следующим мандатом:

*выявление и обсуждение вопросов, которым необходимо уделять внимание для сохранения актуальности СПС;*

*выявление и обсуждение путей дальнейшего улучшения функционирования и повышения эффективности работы WP.11;*

*разработка проектов документов для обсуждения на совещании за круглым столом в начале семьдесят четвертой сессии WP.11;*

*документы распространяются секретариатом. Предельный срок представления официальных документов должен соблюдаться, с тем чтобы обеспечить возможность их перевода на все три официальных языка.*

70. Все члены WP.11 получают приглашение от организатора неофициальной рабочей группы. Дания, Франция, Италия, Люксембург, Нидерланды и Португалия заявили о своем намерении принять участие в работе группы.

71. Были определены другие способы увеличения числа принимаемых проектов поправок, а именно:

- a) авторы предложений должны брать на себя обязанность по проведению переговоров с другими Договаривающимися сторонами до окончательной доработки предложений;
- b) Подкомиссии CERTE может быть предоставлен мандат на то, чтобы она действовала в качестве неофициальной группы по оценке сложных технических предложений;
- c) для рассмотрения конкретных тем могут создаваться другие неофициальные группы;
- d) можно было бы создать редакционный комитет для проверки терминологии и содержания документов. Этот комитет мог бы также давать рекомендации относительно формата и объема предложений.



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

### **1. Методы нахождения неопределенности измерения коэффициента К**

*Документ:* (ECE/TRANS/WP.11/2017/16)  
(Российская Федерация)

72. Обсуждение предложения, содержащегося в документе ECE/TRANS/WP.11/2017/16, было перенесено на следующую сессию по причинам, о которых уже говорилось в пунктах 47 и 48 настоящего доклада.

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

73. «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 по адресу <https://www.unece.org/index.php?id=45830>.

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

74. Заместитель Председателя напомнил о том, что регламенты, касающиеся фторсодержащих газов, будут предусматривать значительное сокращение масштабов их использования в Европе в 2018 году (около 40% выделенной квоты) и что в связи со сменой хладагента Рабочей группе необходимо будет определить порядок внесения изменений в свидетельство о соответствии. Эти регламенты будут иметь последствия и для других регионов мира.

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

*Документ:* ECE/TRANS/WP.11/2017/3 (секретариат)

75. WP.11 утвердила оценку результативности своей работы и приняла к сведению информацию об извлеченных уроках/областях, в которых необходимы улучшения, со следующими изменениями:

Пункт 7 читать следующим образом:

«7. На своей семьдесят второй сессии в 2016 году WP.11 приняла в общей сложности одну предложенную поправку к СПС, содержащуюся в приложении I к докладу о работе сессии (ECE/TRANS/WP.11/235). Эту поправку можно рассматривать как редакционную. Число нередакционных поправок, которые были приняты в течение двухгодичного периода, превысило целевой показатель, равный 60% (см. приложение 1). WP.11 решила сохранить этот показатель достижения результатов на уровне 60% в качестве целевого значения на следующий двухгодичный период».

Пункт 10 читать следующим образом:

«10. Целевой показатель, характеризующий число ответов на вопросник по осуществлению СПС, не был достигнут, и поэтому на следующий двухгодичный период его рекомендуется оставить без изменения. Некоторые страны заявили, что они были не в состоянии представить требуемые данные в силу особенностей их административных структур. Рабочая группа рассматривает способы повышения числа стран, представляющих ответы на вопросник».

76. WP.11 приняла проект своей программы работы на 2018–2019 годы (см. приложение IV) в предложенном виде.

77. WP.11 приняла предложенную оценку на двухгодичный период 2018–2019 годов (см. приложение V).

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

78. WP.11 избрала г-на Тельму Нобре (Португалия) Председателем и г-на Эрика Девена (Франция) и г-на Кеса де Путтера (Нидерланды) заместителями Председателя для своей семьдесят четвертой сессии в 2018 году. WP.11 поблагодарила должностных лиц и секретариат за их работу.

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

### **1. Сроки проведения семьдесят четвертой сессии**

79. Семьдесят четвертую сессию WP.11 планируется провести 8–12 октября 2018 года (вторник–пятница). Предельный срок для представления документов – 17 июля 2018 года.

### **2. Изменения в секретариате**

80. Рабочая группа отметила, что Генеральный секретарь назначил г-жу Ольгу Алгаерову (Словакия) Исполнительным секретарем Европейской экономической комиссии и что она заменила на этом посту г-на Кристиана Фрииса Баха с 1 июня 2017 года. Рабочая группа пожелала им обоим всяческих успехов на новом поприще.

81. Директор Отдела устойчивого транспорта г-жа Эва Мольнар вышла в отставку 30 июня 2017 года, и ее должность остается вакантной до завершения процедур временного замещения и найма. Рабочая группа поблагодарила г-жу Мольнар за ее поддержку на протяжении последних десяти лет и пожелала ей долгого и счастливого пребывания на заслуженном отдыхе.

82. Рабочая группа отметила также, что начальник Секции опасных и специальных грузов достигнет возраста обязательного выхода на пенсию (62 года) в ноябре 2017 года. Все делегации поблагодарили г-на Кервеллу за его ценный вклад в деятельность WP.11 и пожелали ему долгого и счастливого пребывания на пенсии.

### **3. Выражение признательности**

83. Рабочая группа была проинформирована о том, что г-н Москера (Испания) вышел в отставку в июне 2017 года. WP.11 поблагодарила г-на Москеру за его многолетний вклад в работу в области перевозок скоропортящихся пищевых продуктов и пожелала ему долгого и счастливого пребывания на заслуженном отдыхе.

### **4. Изменения к Правилам процедуры WP.11**

*Документ:* неофициальный документ INF.12 (секретариат)

84. После некоторых разъяснений Рабочая группа решила изменить правило 35 правил процедуры WP.11 следующим образом:

#### **«Правило 35**

- а) Решения, касающиеся поправок к СПС, принимаются только в присутствии не менее одной трети Договаривающихся сторон. Решения принимаются главным образом консенсусом, однако при отсутствии консенсуса они принимаются большинством голосов присутствующих и участвующих в голосовании полноправных участников при

условии, что "против" этого предложения подается не более трех голосов.

- b) Решения, касающиеся поправок к Справочнику СПС, принимаются главным образом консенсусом, однако при отсутствии консенсуса решения принимаются большинством голосов при условии, что "против" этого предложения подается не более трех голосов.
- c) Все другие решения принимаются главным образом консенсусом, однако при отсутствии консенсуса решения принимаются большинством голосов присутствующих и участвующих в голосовании полных участников».

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

85. Ожидается, что WP.11 утвердит доклад о работе своей семьдесят третьей сессии на основе проекта, подготовленного секретариатом.

## Приложение I

### Предлагаемые поправки к СПС

#### Предложение по поправке 1

**1. Приложение 1, добавление 2, образцы № 5, 7, 9 и 11**

В разделе «**Заправка холодильного агента**» заменить «Холодильный агент: вид» на «Холодильный агент: (обозначение ISO/ASHRAE)<sup>a)</sup>».

В сноске следует читать:

«<sup>a)</sup> Если существует».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2017/10 с поправками)

#### Предложение по поправке 2

**2. Приложение 1, добавление 2, образцы протоколов испытаний № 2 А, 2 В, 3, 4 А, 4 В, 4 С, 5, 6, 7, 8, 9, 10 и 11**

Заменить «Составлен в:.....»

Дата:.....

Ответственный за испытание»

На «Составлен в:.....»

Дата протокола испытания:.....

Ответственный за испытание».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2017/11)

#### Предложение по поправке 3

**3. Приложение 1, добавление 2, раздел 4**

Включить новый раздел 4.5 следующего содержания:

**«4.5 Процедура механического испытания холодильных установок в случае замены холодильных агентов**

**4.5.1 Общие принципы**

Испытание соответствует процедуре, описанной в пунктах 4.1–4.4 раздела 4, и основано на полной проверке холодильной установки с одним хладагентом – опытным образцом.

Холодильная установка, холодильный контур и его компоненты не должны отличаться при использовании альтернативных хладагентов. Допускаются лишь весьма ограниченные изменения, а именно:

- изменение и замена расширительного устройства (тип, настройка);
- замена смазочного вещества;
- замена уплотнений.

В качестве замещающего хладагента альтернативный хладагент должен иметь термофизические и химические свойства, аналогичные хладагенту, служащему в качестве образца, а его поведение в холодильном контуре должно быть сопоставимым, особенно в отношении холодопроизводительности.

#### 4.5.2 Методика испытания

В связи с аналогичным поведением замещающего хладагента и хладагента, служащего в качестве образца, количество испытаний, необходимых для допущения типа, может быть сокращено. В отношении холодопроизводительности замещающие хладагенты должны соответствовать критерию равноценности, согласно которому допускается снижение холодопроизводительности замещающего хладагента не более чем на 10% по сравнению с холодопроизводительностью утвержденного хладагента, служащего в качестве образца.

Критерий равноценности определяется по формуле:

$$\frac{Q_{retrof} - Q_{ref}}{Q_{ref}} \geq -0,10 \quad (1),$$

где:

$Q_{ref}$  – холодопроизводительность установки, испытываемой с хладагентом, служащим в качестве образца;

$Q_{retrof}$  – холодопроизводительность установки, испытываемой с замещающим хладагентом.

Количество испытаний и оценка замещающих хладагентов основаны на разнице в результатах испытания по сравнению с хладагентом, служащим в качестве образца. Необходимо выполнить, по меньшей мере, одно испытание при самой низкой и самой высокой температурах для соответствующего температурного класса в режиме вождения с самой высокой холодопроизводительностью.

В отношении модельного ряда холодильных установок программа испытания может быть в дальнейшем сокращена согласно пункту 4.5.3.

В зависимости от результатов этих испытаний могут потребоваться дополнительные измерения. Проводятся различия в следующих случаях:

- Строгая равноценность: принимается тогда, когда холодопроизводительность замещающего хладагента меньше холодопроизводительности хладагента-образца на 10% или меньше при всех испытываемых температурах соответствующего температурного класса. Если холодопроизводительность меньше не более чем на 5%, то в протоколе испытания замещающего хладагента может использоваться холодопроизводительность хладагента-образца. Если холодопроизводительность меньше более чем на 5%, то холодопроизводительность замещающего хладагента может быть рассчитана на основе результатов испытания.
- Ограниченная равноценность: принимается тогда, когда по меньшей мере при одной испытываемой температуре соответствующего температурного класса холодопроизводительность замещающего хладагента меньше холодопроизводительности хладагента-образца на 10% или меньше. В этом случае требуется провести дополнительное измерение при промежуточной температуре, согласно указаниям изготовителя, чтобы подтвердить тенденцию к отклонению и рассчитать холодопроизводительность замещающего хладагента на основе результатов испытания.

Если потребление энергии, проверенное при использовании замещающего хладагента, отличается от результатов, полученных при использовании хладагента-образца, то показания потребления энергии необходимо скорректировать в соответствии с измеренными значениями путем расчета, как в случае строгой, так и ограниченной равноценности.

#### 4.5.3 Методика испытаний для модельного ряда холодильных установок

Модельный ряд холодильных установок характеризует модельный ряд определенного типа холодильных установок разных размеров и разной холодопроизводительности, но одинаковой компоновки холодильного контура и с одинаковыми компонентами холодильного контура.

В случае модельного ряда холодильных установок возможно последующее уменьшение количества испытаний.

Если в соответствии с процедурой испытания, описанной в пункте 4.5.2, было доказано, что показания по меньшей мере для двух холодильных установок модельного ряда, в который входят установки с самой низкой и самой высокой холодопроизводительностью, испытываемых с замещающим хладагентом, аналогичны показаниям при использовании утвержденного хладагента, служащего в качестве образца, то для всех остальных установок этого модельного ряда протоколы испытаний могут быть составлены при расчете холодопроизводительности на основе протоколов испытаний холодильных установок, работающих на хладагенте, служащем в качестве образца, и по результатам ограниченного количества испытаний с замещающим хладагентом.

Изготовитель должен подтвердить соответствие испытываемых и всех других рассматриваемых холодильных установок модельному ряду холодильных установок. Кроме того, компетентный орган должен принять необходимые меры, чтобы проверить соответствие каждой рассматриваемой установки этому модельному ряду.

#### 4.5.4 Протокол испытаний

К протоколу испытаний холодильной установки, работающей с использованием замещающего хладагента, должно прилагаться добавление с результатами испытаний обоих хладагентов – замещающего хладагента и хладагента утвержденного образца. В нем должны быть описаны все изменения холодильной установки в соответствии с пунктом 4.5.1.

Если холодопроизводительность и, возможно, энергопотребление холодильной установки, содержащей замещающий хладагент, были определены расчетным путем, то порядок расчета также должен быть описан в этом добавлении».

*(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2017/23 с поправками)*

### **Предложение по поправке 4**

#### **4. Приложение 1, добавление 2**

Включить новые пункты следующего содержания:

«3.1.7 Если холодильная установка, упомянутая в пункте 3.1.3 с), со всеми приспособлениями прошла отдельно испытание, предусмотренное в разделе 9 настоящего добавления, для определения ее полезной холодопроизводительности при предусмотренной заданной температуре и получила положительную оценку компетентного органа, то данное транспортное средство может считаться транспортным средством-рефрижератором без проведения каких-либо испытаний эффективности при условии, что полезная холодопроизводительность данной установки в постоянном режиме работы будет выше потерь тепла через стенки кузова для рассматриваемого класса, умноженных на коэффициент 1,75.

3.1.8 Если холодильная установка заменяется установкой иного типа, то компетентный орган может:

- a) потребовать, чтобы транспортное средство было подвергнуто измерениям и контролю, предусмотренным в пунктах 3.1.3–3.1.5, либо
- b) удостовериться в том, что полезная холодопроизводительность новой холодильной установки при температуре, предусмотренной для данного класса транспортных средств, равна или выше полезной холодопроизводительности замененной установки, либо
- c) удостовериться в том, что полезная холодопроизводительность новой холодильной установки отвечает требованиям пункта 3.1.7.

3.1.9 Холодильная установка, работающая на сжиженном газе, считается установкой того же типа, что и испытываемая установка, если:

- в ней используется тот же хладагент;
- испаритель имеет ту же холодопроизводительность;
- система регулировки имеет те же характеристики;
- емкость со сжиженным газом имеет тот же тип конструкции, который указан в протоколе испытания, и равную или бóльшую вместимость;
- питающие ее магистрали имеют идентичный диаметр и тип».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2017/5)

## 5. Приложение 1, добавление 2

Включить новый раздел 9 следующего содержания:

### **«9. ПРОЦЕДУРА ИЗМЕРЕНИЯ ХОЛОДОПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ХОЛОДИЛЬНЫХ УСТАНОВОК, РАБОТАЮЩИХ НА СЖИЖЕННОМ ГАЗЕ, И ПАРАМЕТРОВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ИСПОЛЬЗУЮЩИХ ЭТИ УСТАНОВКИ**

#### **9.1 Определения**

- a) Холодильная установка, работающая на сжиженном газе, состоит из емкости, содержащей сжиженный газ, системы регулировки, соединительной системы, в соответствующих случаях глушителя и одного и более испарителей;
- b) первичный испаритель: любая минимальная комплектная установка, работающая на сжиженном газе, которая предназначена для поглощения тепла в изотермической камере;
- c) испаритель: любой комплект, состоящий из первичных испарителей, расположенных в изотермической камере;
- d) испаритель с максимальной номинальной мощностью: любой комплект, состоящий из первичных испарителей, расположенных в одной или нескольких изотермических камерах;
- e) монотемпературная холодильная установка, работающая на сжиженном газе: холодильная установка, работающая на сжиженном газе, с емкостью для сжиженного газа, соединенной с одним испарителем для регулирования температуры в одной изотермической камере;
- f) мультитемпературная холодильная установка, работающая на сжиженном газе: холодильная установка, работающая на сжиженном газе, с емкостью для сжиженного газа, соединенная как минимум с двумя испарителями, каждый из которых регулирует температуру в одной отдельной изотермической камере данного многокамерного транспортного средства;
- g) монотемпературный режим работы: эксплуатация моно- или мультитемпературной холодильной установки, работающей на сжиженном газе, в которой работает только один испаритель, обеспечивающий поддержание температуры в одной камере однокамерного или многокамерного транспортного средства;
- h) мультитемпературный режим работы: эксплуатация мультитемпературной установки, работающей на сжиженном газе, в которой работают как минимум два испарителя, обеспечивающие поддержание двух различных уровней температуры в изотермических камерах многокамерного транспортного средства;

- i) максимальная номинальная холодопроизводительность ( $P_{\max-nom}$ ): холодопроизводительность, указанная изготовителем установки, работающей на сжиженном газе, в качестве максимальной;
- j) номинальная установленная холодопроизводительность ( $P_{nom-ins}$ ): максимальная холодопроизводительность, которая может быть обеспечена данной конфигурацией испарителей установки, работающей на сжиженном газе, в пределах максимальной номинальной холодопроизводительности;
- k) индивидуальная холодопроизводительность ( $P_{ind-evap}$ ): максимальная холодопроизводительность каждого испарителя, когда установка, работающая на сжиженном газе, функционирует в монотемпературном режиме;
- l) полезная холодопроизводительность ( $P_{eff-frozen-evap}$ ): холодопроизводительность при наименьшей температуре испарителя, когда установка, работающая на сжиженном газе, функционирует в режиме, предписанном в пункте 9.2.4.

## 9.2 Процедура испытания установок, работающих на сжиженном газе

### 9.2.1 Общая процедура

Процедура испытания соответствует предписаниям раздела 4 добавления 2 к приложению 1 к СПС с учетом нижеследующих требований.

Испытания проводят для различных первичных испарителей. Каждый первичный испаритель испытывают на отдельном калориметре, если это применимо, и в одном испытательном боксе в условиях регулируемой температуры.

В случае монотемпературной установки, работающей на сжиженном газе, проводят только измерение холодопроизводительности регулирующей установки с испарителем максимальной номинальной мощности. В соответствии с пунктом 4 добавления 2 к приложению 1 к СПС добавляется третий уровень температуры.

В случае мультитемпературной установки, работающей на сжиженном газе, измеряется индивидуальная холодопроизводительность для всех первичных испарителей, каждый из которых функционирует в монотемпературном режиме, как предписано в пункте 9.2.3.

Определение холодопроизводительности производят с использованием емкости со сжиженным газом, предусмотренной изготовителем и позволяющей провести полное испытание без промежуточной дозаправки.

Все узлы холодильной установки, работающей на сжиженном газе, помещают в термостатический бокс при температуре  $30,0 \pm 0,5$  °C.

В ходе каждого испытания также регистрируют:

расход, температуру и давление сжиженного газа, который выходит из используемой емкости;

напряжение, силу тока и общее потребление электроэнергии оборудованием, работающим на сжиженном газе (вентилятором и т.д.).

В ходе данного испытания расход газа должен быть равен среднему потреблению сжиженного газа по массе.

Помимо определения расхода сжиженного газа каждая величина определяется физически за установленный период продолжительностью не более 10 секунд, и каждая величина регистрируется в течение периода максимальной продолжительностью 2 минуты при условии, что:

каждое зарегистрированное значение температуры в точке забора воздуха испарителем, охлаждаемым вентилятором, или каждое зарегистрированное значение



температуры воздуха внутри камеры в случае испарителя, который не вентилируется, соответствует температуре данного класса с допуском  $\pm 1\text{K}$ .

Если электрооборудование установки, работающей на сжиженном газе, может питаться более чем от одного источника энергии, то испытания повторяют соответствующее число раз.

Если испытания показывают эквивалентность максимальной номинальной холодопроизводительности независимо от режима работы холодильной установки, работающей на сжиженном газе, то в этом случае испытания можно ограничить одним видом электропитания с учетом потенциального воздействия на расход воздуха, нагнетаемого, в соответствующих случаях, испарителями. Эквивалентность подтверждается, если:

$$\frac{2 * |P_{\text{ном-мах},1} - P_{\text{ном-мах},2}|}{P_{\text{ном-мах},1} + P_{\text{ном-мах},2}} \leq 0,035 \quad ,$$

где:

$P_{\text{ном-мах},1}$  — максимальная номинальная холодопроизводительность оборудования, работающего на сжиженном газе, для данного вида электропитания;

$P_{\text{ном-мах},2}$  — вторая по величине максимальная номинальная холодопроизводительность оборудования, работающего на сжиженном газе, для иного вида электропитания.

#### 9.2.2 Измерение максимальной номинальной холодопроизводительности установки, работающей на сжиженном газе

Испытание проводят при исходных температурах  $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$  и  $0\text{ }^{\circ}\text{C}$ .

Номинальную холодопроизводительность установки при  $-10\text{ }^{\circ}\text{C}$  рассчитывают методом линейной интерполяции значений холодопроизводительности при  $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$  и  $0\text{ }^{\circ}\text{C}$ .

Измерение максимальной номинальной холодопроизводительности регулирующей установки, работающей в монотемпературном режиме, производят с испарителем, работающим на максимальном номинальном режиме, предложенном изготовителем. Этот испаритель является первичным охлаждающим испарителем или входит в состав таких испарителей.

Испытание проводят с оборудованием, работающим при одной и той же исходной температуре, соответствующей температуре в месте забора воздуха в случае вентилируемых испарителей или температуре воздуха внутри камеры в случае невентилируемых испарителей.

Оценку максимальной номинальной холодопроизводительности проводят на каждом температурном уровне следующим образом:

Первое испытание продолжительностью не менее четырех часов проводят с термостатом (холодильной установки) для выравнивания теплопередачи между внутренней и наружной частями калориметрической камеры.

После повторного наполнения емкости (в случае необходимости) проводят второе испытание продолжительностью не менее трех часов для измерения максимальной номинальной холодопроизводительности, при котором:

- а) заданный уровень температуры установки, работающей на сжиженном газе, устанавливают на выбранную испытательную температуру, в случае необходимости с заданным отклонением, в соответствии с инструкциями заказчика испытаний;

- b) поглощенную электроэнергию в калориметрической камере корректируют в течение всего испытания в целях поддержания исходной температуры на постоянном уровне.

Отклонение холодопроизводительности во время второго испытания должно быть менее 5%/час по методу скользящей средней и в пределах 10% в течение всей продолжительности испытания. В этом случае полученная холодопроизводительность соответствует минимальной зарегистрированной в течение всего испытания холодопроизводительности.

Только в случае измерения максимальной номинальной холодопроизводительности установки, работающей на сжиженном газе, проводят одно дополнительное испытание продолжительностью один час с использованием наименьшей по объему емкости, продаваемой в комплекте с данной установкой, в целях определения количественного воздействия ее вместимости на регулирование холодопроизводительности. Полученное новое значение холодопроизводительности не должно отличаться более чем на 5% от меньшего значения или от значения, полученного для емкости, использованной для целей испытания продолжительностью не менее трех часов. В случае более существенного воздействия в официальном протоколе испытания указывается ограничение на вместимость емкости.

### 9.2.3 Измерение индивидуальной холодопроизводительности каждого первичного испарителя установки, работающей на сжиженном газе

Индивидуальную холодопроизводительность каждого первичного испарителя измеряют при его работе в монотемпературном режиме. Испытание проводят при температуре  $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$  и  $0\text{ }^{\circ}\text{C}$  и в соответствии с методологией, изложенной в пункте 9.2.2.

Индивидуальную холодопроизводительность при  $-10\text{ }^{\circ}\text{C}$  рассчитывают методом линейной интерполяции холодопроизводительности при  $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$  и  $0\text{ }^{\circ}\text{C}$ .

### 9.2.4 Измерение остаточной полезной холодопроизводительности установки, работающей на сжиженном газе, при работе в мультитемпературном режиме, с учетом исходной теплонагрузки

Определение остаточной полезной холодопроизводительности холодильной установки, работающей на сжиженном газе, требует одновременного использования двух или трех испарителей с соблюдением следующих условий:

- в случае установки с двумя камерами – испарителей с наибольшей и наименьшей индивидуальной холодопроизводительностью;
- в случае установки с тремя и более камерами – тех же испарителей и необходимого количества других испарителей с промежуточным значением холодопроизводительности.

Регулировка исходной тепловой нагрузки:

- заданную температуру всех испарителей, за исключением одного, регулируют таким образом, чтобы получить температуру в месте забора воздуха или, если это не применимо, температуру воздуха внутри кузова, составляющую  $0\text{ }^{\circ}\text{C}$ ;
- тепловую нагрузку прилагают к каждой паре калориметр/испаритель в термостатическом режиме, за исключением той, к которой это не относится;
- тепловая нагрузка должна составлять 20% индивидуальной холодопроизводительности каждого рассматриваемого охлаждающего испарителя при  $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$ .

Остаточную полезную холодопроизводительность испарителя измеряют при температуре в месте забора воздуха или, если это не применимо, при температуре воздуха внутри кузова, составляющей  $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$ .

По окончании измерения остаточной полезной холодопроизводительности испарителя испытание повторяют после круговой перестановки соответствующих классов температуры.

### 9.3 Холодопроизводительность испарителей

Определить потребность в охлаждающих испарителях холодильной установки можно на основе результатов испытаний на проверку холодопроизводительности первичных испарителей. Холодопроизводительность и потребление сжиженного газа испарителями соответствуют арифметической сумме соответственно холодопроизводительности и потребления сжиженного газа первичными испарителями в диапазоне максимальной номинальной холодопроизводительности и обусловленного им расхода сжиженного газа.

### 9.4 Определение параметров и сертификация мультитемпературных транспортных средств-рефрижераторов, работающих на сжиженном газе

Определение параметров и сертификацию транспортных средств-рефрижераторов с холодильными установками, работающими на сжиженном газе, производят в соответствии с процедурой, изложенной в пункте 3.2.6, – для монотемпературных транспортных средств с учетом следующих эквивалентов холодопроизводительности:

$$P_{\text{nom-ins}} = P_{\text{eff}} \text{ (полезная холодопроизводительность)}$$

или в разделе 7.3 – для мультитемпературных транспортных средств-рефрижераторов с учетом следующих эквивалентов холодопроизводительности:

$$P_{\text{nom-max}} = P_{\text{nominal}}$$

Кроме того, полезный объем емкостей для сжиженного газа должен давать установке, работающей на сжиженном газе, возможность поддерживать температуру данного класса в течение как минимум 12 часов».

*(Справочный документ ECE/TRANS/WP.11/2017/5 с исправлениями, содержащимися в документе ECE/TRANS/WP.11/2017/5/Corr.1)*

## 6. Приложение 1, добавление 2

Добавить новый образец протокола испытания следующего содержания:

### «Образец № 13

#### 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 9 добавления 2 к приложению 1 к СПС

Испытания, проведенные с дд/мм/гггг по дд/мм/гггг

Станция, уполномоченная проводить испытания

Название: .....

Адрес: .....

Холодильная установка представлена (кем): .....  
 [(если заявитель не является изготовителем, то представляется заявление изготовителя)]

а) Технические характеристики установки:

Марка/фирменное название:

Название типа:

Тип сжиженного газа:

Серийный номер:

Дата изготовления (месяц/год): (Испытуемая установка должна быть построена не ранее чем за 1 год до испытаний в соответствии с СПС)

Описание:

.....  
.....  
.....

Регулирующий клапан (в случае использования вентиляторов различных типов повторить информацию ниже по каждому типу)

Марка/фирменное название:

Тип:

Серийный номер:

Емкость (в случае использования вентиляторов различных типов повторить информацию ниже по каждому типу)

Марка/фирменное название:

Тип:

Серийный номер:

Вместимость [1]:

Давление газа на выходе из емкости:

Вид изоляции:

Материал внутренней емкости:

Материал внешней оболочки:

Подача сжиженного газа: (внутреннее давление, давление на уровне теплообменника, насоса)<sup>1</sup>

Регулятор давления

Марка/фирменное название:

Тип:

Серийный номер:

Давление газа на выходе:

Питающий трубопровод сжиженного газа (на испытательном стенде)

Диаметр:

Длина:

Материал:

Число соединений:

Устройство для размораживания (электродвигатель/двигатель внутреннего сгорания)<sup>1</sup>

Марка/фирменное название:

Тип:

Подача:

Заявленная мощность отопительного устройства:

Регулятор

Марка/фирменное название:

Тип:

Версия аппаратной платформы:

Версия программного обеспечения:

Серийный номер:

Источник питания:

Возможность работы в мультитемпературном режиме: (да/нет)<sup>1</sup>

Число камер, способных работать в нескольких температурных режимах:

### Теплообменники

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

b) Метод испытания и результаты:

Метод испытания<sup>1</sup>: по тепловому балансу/разнице энтальпии

В калориметрической камере со средней поверхностью = ..... м<sup>2</sup>

Измеренная величина коэффициента  $U$  калориметрической камеры вместе с установкой, работающей на сжиженном газе: .....Вт/°С,

при средней температуре стенок:..... °С.

В установке на транспортном средстве

Измеренная величина коэффициента  $U$  транспортного средства вместе с установкой, работающей на сжиженном газе: .....Вт/°С,

при средней температуре стенок:..... °С.

Формула, использованная для определения поправки к величине  $U$  калориметрической камеры на среднюю температуру стенок:

.....  
 .....



## **Предложение по поправке 5**

### **7. Приложение 1, добавление 2**

В пункте 6.2 добавить новый подпункт iii) следующего содержания и соответствующим образом изменить нумерацию существующих подпунктов iii) и iv):

#### «iii) Многокамерные транспортные средства

Испытание, предусмотренное в пункте i), проводится одновременно для всех камер. В ходе этих испытаний разделяющие стенки, если они являются съемными, располагают таким образом, чтобы объемы камер соответствовали требуемой максимальной холодопроизводительности.

Измерения производят до тех пор, пока самая высокая температура, измеренная одним из двух датчиков, расположенных внутри каждой из камер, не будет соответствовать температуре для данного класса.

Для многокамерных транспортных средств, у которых температура камеры может быть изменена, затем проводят дополнительное испытание реверсивного режима.

Температуру камер выбирают таким образом, чтобы в ходе испытания она, по возможности, была для смежных камер различной. Отдельные камеры доводят до нужной температуры данного класса ( $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$ ), в то время как для других она должна составлять  $0\text{ }^{\circ}\text{C}$ . После того как указанные значения будут достигнуты, температурные условия для каждой камеры должны быть изменены на обратные –  $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$  для камер с температурой  $0\text{ }^{\circ}\text{C}$  и  $0\text{ }^{\circ}\text{C}$  для камер с температурой  $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$ .

Необходимо убедиться в том, что в камерах при  $0\text{ }^{\circ}\text{C}$  имеет место правильная регулировка температуры на уровне  $0\text{ }^{\circ}\text{C} \pm 3\text{ }^{\circ}\text{C}$  в течение как минимум 10 минут, в то время как в других камерах температура поддерживается на уровне  $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$ . Затем заданные значения всех камер меняются на обратные, после чего проводится аналогичная проверка.

В случае транспортных средств, оснащенных функцией подогрева, испытания должны начаться после испытаний эффективности при температуре  $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$ . Без открытия дверей камеры, заданные значения которых были установлены на уровне  $0\text{ }^{\circ}\text{C}$ , подвергаются подогреву, в то время как для других камер температура поддерживается на уровне  $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$ . После выполнения проверки заданные значения камер меняются на обратные. Ограничения по времени для проведения этих испытаний не предусмотрены.

Для транспортных средств, не оснащенных функцией подогрева, допускается открытие дверей камер для более быстрого повышения температуры камер, о которых идет речь.

Транспортное средство считают соответствующим установленным требованиям, если:

- для каждой камеры температура класса достигается в течение времени, указанного в таблице подпункта i). Для определения этого времени выбирают самую низкую среднюю наружную температуру, зарегистрированную между двумя сериями измерений, выполненных с помощью двух внешних датчиков; и

дополнительные испытания, указанные в подразделе iii), в соответствующих случаях, признаются удовлетворительными».

*(Справочный документ ECE/TRANS/WP.11/2017/8 с исправлениями, содержащимися в документе ECE/TRANS/WP.11/2017/8/Corr.1)*

### **Предложение по поправке 6**

#### **8. Приложение 1, добавление 2, пункты 2.1.8, 2.2.9, 3.1.4, 3.2.3 и 3.3.4**

Изменить следующим образом:

«Средняя наружная температура и средняя внутренняя температура кузова должны измеряться по меньшей мере каждые 5 минут».

*(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2017/9, предложение 2)*

### **Предложение по поправке 7**

#### **9. Приложение 1, добавление 4**

Включить следующий текст после таблицы:

«В случае многокамерного транспортного средства, разделенного на две камеры, его маркировка должна представлять собой опознавательные обозначения каждой камеры (например: FRC-FRA), начиная с камеры, расположенной в передней части транспортного средства или на его левой стороне;

в случае других многокамерных транспортных средств опознавательное обозначение должно быть выбрано только для самого высокого класса СПС, т.е. класса, который предусматривает самую большую разницу между внутренней и наружной температурами, и дополнено буквой М (например, FRC-M).

Эта маркировка является обязательной для всех транспортных средств, произведенных с 1 октября 2020 года».

*(Справочные документы: ECE/TRANS/WP.11/2017/6 и неофициальные документы INF.8 и INF.13 с поправками)*

#### **10. Приложение 1, добавление 2**

Включить следующий текст после нынешнего пункта 7.3.6:

«Заявление о соответствии должно быть приведено в документе, дополняющем свидетельство о соответствии, выдаваемое компетентным органом страны изготовления. Документ основывается на информации, предоставленной изготовителем.

Этот документ должен включать по крайней мере следующее:

- рисунок с указанием фактической конфигурации камер и схемы испарителей;
- расчеты, подтверждающие, что данное многокамерное транспортное средство удовлетворяет требованиям СПС в отношении предоставления пользователю предполагаемой степени свободы в том, что касается температурного режима и размеров камер».

*(Справочные документы: ECE/TRANS/WP.11/2017/6 и неофициальные документы INF.8 и INF.13 с поправками)*



## Приложение II

### Исправления к СПС

**1. Приложение 1, добавление 2, пункт 1.2**

В тексте СПС на русском языке заменить «*надколенные дуги*» на «**колесные арки**». Это исправление не относится к тексту на английском и французском языках.

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2017/21)

**2. Приложение 1, добавление 2, пункт 2.3.1**

В тексте СПС на русском языке заменить «не ниже» на «ниже». Это исправление не относится к тексту на английском и французском языках.

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2017/18)

**3. Приложение 1, добавление 2, пункт 2.1.4**

Вместо « $25\text{ °C} \pm 2\text{ K}$ » читать « $25\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$ ».

(Справочный документ: неофициальный документ INF.7)

**4. Приложение 1, добавление 2, пункт 2.1.4**

Вместо « $20\text{ °C} \pm 0,5\text{ K}$ » читать « $+20\text{ °C} \pm 0,5\text{ °C}$ ».

(Справочный документ: неофициальный документ INF.7)

**5. Приложение 1, добавление 2, пункт 2.2.5**

Вместо « $25\text{ °C} \pm 2\text{ K}$ » читать « $25\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$ ».

(Справочный документ: неофициальный документ INF.7)

**6. Приложение 1, добавление 2, пункт 2.2.5**

Вместо « $20\text{ °C} \pm 0,5\text{ K}$ » читать « $20\text{ °C} \pm 0,5\text{ °C}$ ».

(Справочный документ: неофициальный документ INF.7)

**7. Приложение 1, добавление 2, пункт 3.1.1**

Вместо « $\pm 0,5\text{ K}$ , при  $+30\text{ °C}$ » читать « $\pm 0,5\text{ °C}$ , при  $+30\text{ °C}$ ».

(Справочный документ: неофициальный документ INF.7)

**8. Приложение 1, добавление 2, пункт 4.2.3 i)**

Вместо « $30\text{ °C} \pm 0,5\text{ K}$ » читать « $30\text{ °C} \pm 0,5\text{ °C}$ ».

(Справочный документ: неофициальный документ INF.7)

**9. Приложение 1, добавление 2, пункт 4.3.1 а)**

Вместо « $30\text{ °C} \pm 3\text{ K}$ » читать « $30\text{ °C} \pm 3\text{ °C}$ ».

(Справочный документ: неофициальный документ INF.7)

## Приложение III

### Дополнения для Справочника СПС

#### 1. Приложение 1, добавление 2

Добавить к пункту 7.3.6 замечание следующего содержания:

*«Расчеты в соответствии с пунктом 7.3.6 могут быть произведены с использованием инструмента расчета, утвержденного компетентным органом».*

*(Справочные документы: ECE/TRANS/WP.11/2017/6 и неофициальные документы INF.8 и INF.13 с поправками)*

## Приложение IV

### Результаты/виды деятельности для реализации в течение двухгодичного периода 2018–2019 годов

Подпрограмма: 02 Транспорт

#### Направление деятельности 12 Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов

<i>Описание направления деятельности (факультативно)</i>	<i>Ожидаемые достижения в этом направлении деятельности</i>
<p>Основные цели этого направления деятельности:</p> <p>принимать и осуществлять меры, направленные на улучшение условий сохранения качества скоропортящихся пищевых продуктов в ходе их транспортировки, в частности при международных перевозках;</p> <p>содействовать облегчению международных перевозок скоропортящихся пищевых продуктов путем согласования относящихся к ним требований и правил, а также административных процедур и требований, связанных с документацией, которые применяются к этим перевозкам;</p> <p>разрабатывать и обновлять Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), заключенное в Женеве в 1970 году;</p> <p>обеспечивать согласование СПС с другими соответствующими юридическими документами, регулирующими перевозку скоропортящихся пищевых продуктов, которые были разработаны на других форумах.</p> <p>Основные действия Отдела устойчивого транспорта:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• выполнять роль секретариата для Рабочей группы по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов (WP.11);</li> <li>• выпускать обновленные издания СПС (в печатном виде и в Интернете) и Справочника СПС (только в Интернете);</li> <li>• организовывать мероприятия, включая рабочие совещания, направленные на улучшение применения СПС и содействие присоединению к нему других государств;</li> </ul>	<p>Повышение и обновление международных требований для перевозок скоропортящихся пищевых продуктов</p>

Описание направления деятельности (факультативно)	Ожидаемые достижения в этом направлении деятельности
<ul style="list-style-type: none"> <li>сотрудничать с правительствами и другими сторонами (межправительственными и неправительственными организациями) в области перевозок холодильным транспортом.</li> </ul>	

### Результаты/виды деятельности

- a) *Совещания и соответствующая документация для заседающих органов*
- 12.1 Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов (WP.11): семьдесят четвертая сессия (8–12 октября 2018 года), семьдесят пятая сессия (даты будут определены в 2018 году) (18 заседаний).
- Доклады о работе годовых сессий WP.11 (2); серии документов, касающихся, в частности, следующего: обмен информацией об осуществлении СПС; предложения по поправкам к СПС и приложениям к нему; предложения по добавлениям к Справочнику СПС; предложения по возможному распространению области применения СПС; программа работы, двухгодичная оценка и план работы (2).
- b) *Публикации и другие информационные материалы*
- 12.2 Выпуск издания СПС 2018–2019 годов (1);
- 12.3 Обновление Справочника СПС на веб-сайте Отдела устойчивого транспорта.
- c) *Техническое сотрудничество*
- 12.4 Мероприятия, включая возможные рабочие совещания по вопросам улучшения применения СПС, содействия присоединению к нему стран ЕЭК ООН и государств за пределами региона ЕЭК ООН, а также снижения экологического воздействия перевозок холодильным транспортом.
- 12.5 Сотрудничество с другими организациями, работающими в сфере перевозок холодильным транспортом, включая Международную ассоциацию по производству автомобильных кузовов и прицепов, Международный институт холода и «Трансфригорут интернэшнл».

## Приложение V

### Предлагаемая оценка на двухгодичный период 2018–2019 годов

<i>Направление деятельности</i>	<i>Ожидаемые достижения</i>	<i>Показатели достижения результатов</i>
Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов	Повышение и обновление международных требований для перевозок скоропортящихся пищевых продуктов	<p>а) Общая процентная доля предложений о редакционных поправках, принятых WP.11</p> <p>Показатели результативности: Оценка на 2016–2017 годы: 60% Целевой показатель на 2018–2019 годы: 60%</p> <p>б) Общее число Договаривающихся сторон Соглашения СПС</p> <p>Показатели результативности: Базовый показатель на 2016–2017 годы: 50 Целевой показатель на 2018–2019 годы: 52</p> <p>с) Число стран, отвечающих на вопросник по осуществлению СПС</p> <p>Показатели результативности: Базовый показатель на 2016–2017 годы: 22 Целевой показатель на 2018–2019 годы: 24</p>