



## Европейская экономическая комиссия

### Комитет по внутреннему транспорту

#### Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов

Семьдесят шестая сессия

Женева, 13–16 октября 2020 года

Пункт 5 f) предварительной повестки дня

**Статус и осуществление Соглашения о международных  
перевозках скоропортящихся пищевых продуктов**

**и о специальных транспортных средствах,**

**предназначенных для этих перевозок (СПС):**

**толкование СПС**

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

**Передано правительством Финляндии**

#### *Резюме*

**Существо предложения:** Цель обсуждения состоит в том, чтобы уточнить порядок проведения испытаний на охлаждение многокамерных транспортных средств с мультитемпературным режимом (МКМТ).

**Предлагаемое решение:** Найти образцы передовой практики для включения в качестве комментария в справочник СПС, а затем в Соглашение СПС.

**Справочные документы:** Пункт 6.2.1 iii) добавления 2 к приложению 1 к Соглашению СПС.

## **Введение**

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



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

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

## **Предложение**

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

## **Обоснование**

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

## **Расходы**

6. Дополнительных расходов не ожидается.

---