



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по перевозкам
скоропортящихся пищевых продуктов**

Семьдесят седьмая сессия

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

состоявшейся в Женеве 26–29 октября 2021 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)	5–10	5
A. Комитет по внутреннему транспорту	5–9	5
1. Осуществление стратегии КВТ на период до 2030 года.....	8	5
2. Циклическая экономика и устойчивое использование природных ресурсов.....	9	6
B. Рабочая группа по сельскохозяйственным стандартам качества	10	6
IV. Деятельность других международных организаций, занимающихся вопросами, которые представляют интерес для Рабочей группы (пункт 3 повестки дня)	11–31	6
A. Международный институт холода (МИХ)	11	6
B. «Трансфригурт интернэшнл»	12–14	7
C. Организации по стандартизации	15–18	7
1. CEN/TC 413 Рабочая группа 2	16–18	7
2. CEN/TC 413 Рабочая группа 1	19–22	8
3. Пересмотр стандарта EN 12830	23	9
4. Пересмотр стандартов EN 13485 и EN 13486	24–25	9
5. Стандарты ИСО, касающегося морских по тепловым характеристикам изотермических контейнеров-рефрижераторов....	26–29	9
6. Другие виды деятельности по стандартизации, представляющие интерес для WP.11	30–31	10
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)	32–43	10
A. Состояние применения Соглашения	32	10
B. Состояние поправок	33–35	10
C. Испытательные станции, официально назначаемые компетентными органами стран — участниц СПС	36	11
D. Обмен информацией между Сторонами в соответствии со статьей 6 СПС.....	37–39	11
E. Обмен передовой практикой для более эффективного осуществления СПС	40	11
Запрос информации по линии российской Ассоциации организаций продуктового сектора (АСОРПС)	40	11
F. Толкование СПС	41–43	11
1. Регистраторы температуры	41–42	11
2. Дискуссионный документ по значению коэффициента К.....	43	12

VI.	Предложения по поправкам к СПС (пункт 5 повестки дня)	44–79	12
A.	Предложения, по которым еще не приняты решения	44–55	12
1.	Определение понятия автономности транспортного оборудования с учетом технологий на основе смешанных источников энергии.....	44–47	12
2.	Поправка к пункту 3.2.6 добавления 2 к приложению 1 и Справочнику СПС.....	48–49	12
3.	Поправка, касающаяся применения мер контроля, подлежащих осуществлению в соответствии с пунктом 4.3.4 добавления 2 к приложению 1 к СПС от 6 января 2020 года	50–51	13
4.	Внедрение свидетельств о проверке типа в качестве документа, подтверждающего соответствие конструкции и проведенных испытаний на основании протоколов СПС.....	52–53	13
5.	Поправки к образцам протоколов испытаний, в которых определены технические требования к транспортным средствам и цистернам, предназначенным для перевозки жидких пищевых продуктов, в связи с необходимостью учета технологических изменений, обусловленных применением новых изоляционных материалов	54–55	13
V.	Новые предложения.....	56–79	14
1.	Редакционное исправление к формуле, предусмотренной процедурой по пункту 4.5.2 добавления 2 к приложению 1	56	14
2.	Поправка к пункту 1.2 добавления 2 к приложению 1, касающаяся метода испытания С.....	57	14
3.	Включение в пункт 1.2 добавления 2 к приложению 1 дополнительного метода итерации для цистерн	58	14
4.	Поправка к образцам протоколов испытаний, в которых устанавливается порядок определения полезной холодопроизводительности холодильной установки, с целью учета влияния различных версий программного обеспечения на производительность указанных установок	59	14
5.	Предложение по поправке к пункту 6.2.3 добавления 2 к приложению 1: замена исходного холодильного агента другим хладагентом	60	14
6.	Упрощение процедуры измерения холодопроизводительности холодильных установок, работающих на сжиженном газе	61	14
7.	Редакционная поправка, касающаяся терминологической ошибки в русской и английской версиях пункта 7.3.7 добавления 2 к приложению 1 к СПС, применяемому с 6 июля 2020 года.....	62	15
8.	Возможность добровольного распространения сферы охвата двусторонних и многосторонних соглашений, заключенных в рамках Соглашения СПС, на продукты питания, которые могут стать непригодными для потребления человеком.....	63	15
9.	Предложение о внесении поправок в пункт 7.1 а) добавления 2 к приложению 1 и добавление 4 к приложению 1 — Определение многокамерного транспортного средства и опознавательные буквенные обозначения мультитемпературных транспортных средств с камерами без кондиционирования воздуха	64	15
10.	Предложение о внесении поправок в пункт 7.3.7 добавления 2 к приложению 1: исправление таблицы	65	15

11.	Предложение о внесении поправок в пункты 7.3.2, 7.3.3 и 7.3.4 добавления 2 к приложению 1: указание на мультитемпературные расчеты	66	15
12.	Предложение о внесении поправок в пункты 6 а) и б) добавления 1 к приложению 1 и образец № 12 в добавлении 2 к приложению 1: действительность протоколов испытаний для механических холодильных установок	67–71	15
13.	Предложения неофициальной рабочей группы по совершенствованию системы допущения транспортных средств и термического оборудования	72–73	16
14.	Поправка к добавлению 4 к приложению 1	74	16
15.	Временные свидетельства СПС на прототип оборудования для проведения полевых испытаний	75–78	16
16.	Комментарии и предложение по заявлению о соответствии (приложение 1, добавление 2, пункт 7.3.6) и определению параметров многокамерных транспортных средств с мультитемпературным режимом (МКМТ).....	79	17
VII.	Справочник СПС (пункт 6 повестки дня)	80–90	17
1.	Определение понятия автономности транспортного оборудования с учетом технологий смешанных источников	80	17
2.	Поправка к пункту 3.2.6 добавления 2 к приложению 1 и Справочнику СПС	81	17
3.	Поправка к пункту 7.3.6 добавления 2 к приложению 1 к Справочнику СПС: рассмотрение конкретных случаев применения инструментария для определения параметров транспортных средств с мультитемпературным режимом.....	82–85	17
4.	Поправки к пункту 6 с) iii) добавления 1 к приложению 1 к Справочнику СПС: правила, подлежащие соблюдению при установке встраиваемых агрегатов, агрегатов с отражательным экраном, агрегатов на подрамной конструкции или агрегатов, допускающих возможность их смещения	86–87	18
5.	Поправки к комментариям, касающимся пункта 4 к добавлению 1 к приложению 2 в Справочнике СПС: места размещения щупов для измерения температуры во время перевозки	88–89	18
6.	Расхождения между версиями комментария к пункту 3.2.6 Справочника СПС на английском и французском языках	90	18
VIII.	Доклады неофициальных рабочих групп (пункт 7 повестки дня)	91–93	18
	Доклад неофициальной рабочей группы по совершенствованию системы допущения транспортных средств и термического оборудования СПС	91–93	18
IX.	Сфера действия СПС (пункт 8 повестки дня)	94–96	19
X.	Энергетическая маркировка, хладагенты и вспенивающие вещества (пункт 9 повестки дня)	97	19
XI.	Программа работы (пункт 10 повестки дня)	98–99	19
XII.	Выборы должностных лиц (пункт 11 повестки дня)	100	19
XIII.	Прочие вопросы (пункт 12 повестки дня)	101	20
XIV.	Утверждение доклада (пункт 13 повестки дня)	102–103	20
Приложение			
	Предлагаемые поправки к СПС		21

I. Участники

1. Семьдесят седьмая сессия Рабочей группы по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций состоялась 26–29 октября 2021 года; функции Председателя сессии исполнял г-н К. де Путтер (Нидерланды), а заместителя Председателя — г-н Ж. М. Бонналь (Франция).
2. В работе сессии приняли участие представители следующих стран: Германии, Дании, Испании, Италии, Люксембурга, Нидерландов, Польши, Российской Федерации, Словакии, Словении, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Турции, Финляндии, Франции, Хорватии и Чешской Республики.
3. Кроме того, в ее работе участвовали представители межправительственной организации «Международный институт холода» (МИХ) и следующей неправительственной организации: международной федерации «Трансфригорут интернэшнл» (ТИ). Был также представлен Проект ЕвроМед по поддержке развития транспорта.

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документы: ECE/TRANS/WP.11/244
ECE/TRANS/WP.11/244/Add.1
неофициальный документ INF.1 (секретариат)

4. Предварительная повестка дня (ECE/TRANS/WP.11/244 и -/Add.1) была утверждена с поправками, содержащимися в неофициальном документе INF.1, с целью учета 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 восьмидесяти третьей сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) (23–26 февраля 2021 года), которые отражены в его докладе (ECE/TRANS/304, пункты 91–94).
6. Рабочая группа была также проинформирована об итогах деятельности в рамках сегмента по вопросам политики на тему «Назад к устойчивому будущему: достижение надежной связанности в интересах устойчивого восстановления и экономического роста в период после COVID-19» и Совещания по осуществлению стратегии КВТ только для правительственных делегатов с участием председателей вспомогательных органов Комитета, пункты 11–14 и 15–18 документа ECE/TRANS/304 соответственно.
7. КВТ утвердил доклады о работе своих вспомогательных органов (ECE/TRANS/304, пункт 124).

1. Осуществление стратегии КВТ на период до 2030 года

Документ: ECE/TRANS/2021/3

8. Рабочая группа с интересом отметила работу по осуществлению стратегии Комитета на период до 2030 года и необходимые действия, перечисленные в документе ECE/TRANS/2021/3, с учетом обсуждения, состоявшегося на ее семьдесят шестой сессии. Любая делегация, желающая представить дополнительную информацию по пункту «Состояние работы и последующие шаги», может направить свои материалы в бюро WP.11 и секретариат до 15 января 2022 года, с тем чтобы их

можно было довести до сведения КВТ на восемьдесят четвертой сессии (22–25 февраля 2022 года).

2. Циклическая экономика и устойчивое использование природных ресурсов

Документ: неофициальный документ INF.10 (секретариат)

9. Рабочая группа приняла к сведению информацию, представленную в неофициальном документе INF.10, касающуюся циклической экономики и устойчивого использования природных ресурсов, в частности пункты 10–13, и решила обсудить на одной из будущих сессий следующие вопросы:

- каким образом повысить отдачу от СПС, с тем чтобы содействовать применению основанных на принципах циклической экономики и более ресурсоэффективных подходов, в том числе путем предложения путей выявления, оценки и устранения пробелов в управлении и применения передовой практики;
- возможность разработки предложений, включая возможное сотрудничество между подпрограммами, в отношении эффективных и измеримых решений, которые способствуют развитию циклической экономики и устойчивому использованию природных ресурсов и могут содействовать достижению целей Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года.

В. Рабочая группа по сельскохозяйственным стандартам качества

10. Для WP.11 представляют интерес следующие мероприятия Рабочей группы по сельскохозяйственным стандартам качества (WP.7):

- двадцать девятая сессия Специализированной секции по разработке стандартов на мясо (GE.11), 7–8 сентября 2021 года, Женева, Швейцария;
- семьдесят шестая сессия Рабочей группы по сельскохозяйственным стандартам качества (WP.7), 15–17 ноября 2021 года, Женева, Швейцария.

Новейший инструмент ЕЭК ООН по борьбе с продовольственными потерями и пищевыми отходами см. URL: <https://unece.org/trade/wp7/food-loss-and-waste>.

Более подробную информацию об этих и других мероприятиях см. на веб-сайте WP.7 (URL: <https://unece.org/trade/working-party-agricultural-quality-standards-wp7>).

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

А. Международный институт холода (МИХ)

11. Рабочая группа была проинформирована о результатах совещания Подкомиссии МИХ по перевозкам холодильным транспортом, которое проводилось в формате видеоконференции 28 апреля 2021 года (см. неофициальный документ INF.3). Подкомиссия поддержала предложения для WP.11, в том числе:

- упрощение испытаний установок, работающих на сжиженном газе;
- внутренний расход воздуха (с некоторыми изменениями);
- значение лямбда;
- лямбда и коэффициент формы;
- альтернативные хладагенты-заменители для R404A.

В. «Трансфригорут интернэшнл»

12. Представитель «Трансфригорут интернэшнл» (ТИ) сообщил о недавней деятельности своей организации, изложенной в неофициальном документе INF.4. По мнению ТИ, СПС должно идти в ногу с развитием новых технологий, и в этой связи Федерация считает, что:

- a) положение 6.2.3, допускающее замену хладагента R404A на R452A, является хорошим решением, а предложение Франции в документе ECE/TRANS/WP.11/2021/7 — еще одним шагом в верном направлении;
- b) применительно к альтернативному силовому агрегату: становится актуальной разработка предложений, формализующих модульный подход, обсуждаемый в СЕРТЕ, когда речь идет об источниках энергии, для того чтобы быть готовыми к применению новых технологий.

13. Кроме того, СПС должно быть более гибким, а потому встретили поддержку следующие предложения:

- требование относительно обособления протоколов испытаний и допусений типа (предложение Франции в документе ECE/TRANS/WP.11/2021/5);
- продление срока действия протоколов испытаний (предложение Германии в документе ECE/TRANS/WP.11/2021/17);
- предоставление временных свидетельств для прототипа (предложение ТИ в документе ECE/TRANS/WP.11/2021/22).

14. «Трансфригорут интернэшнл» предложила также установить ключевые показатели эффективности (КПЭ) для более точной оценки эффективности и целей АТР.

С. Организации по стандартизации

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

Стандарты EN

1. CEN/TC 413 Рабочая группа 2

16. Эксперты от Бельгии, Германии, Ирландии, Италии, Нидерландов, Соединенного Королевства и Франции провели в течение последних 12 месяцев несколько виртуальных заседаний и совещаний рабочей группы, в которых в неофициальном порядке приняли также участие 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 обсуждении с целью представить окончательный вариант для второго рассмотрения ЕКС после пересмотра. В частности, были приняты и пересмотрены положения по испытаниям для определения холодопроизводительности и потребления при эксплуатации нового оборудования с эвтектическими системами и использовании оборудования в повседневных технологических процессах;

- рабочий вариант и проект будут переданы на новое голосование после возобновления деятельности для доработки предварительного варианта prEN 16440-2 и рассмотрения ЕКС;
- Часть 3: Транспортные холодильные системы с сухим льдом. По этому проекту работа прекращена;
- Часть 4: Контролируемые газовые холодильные системы с непосредственным испарением. По этому проекту работа прекращена;
- Часть 5: Контролируемые газовые холодильные системы с косвенным испарением. По этому проекту работа прекращена;
- Дополнительная часть 6: Особые требования для мультитемпературных систем. Разработка этой части запланирована в качестве следующего проекта.

2. CEN/TC 413 Рабочая группа 1

19. Эксперты от Бельгии, Германии, Ирландии, Италии, Нидерландов, Соединенного Королевства, Финляндии и Франции, которых поддержали эксперты от Латвии и Швеции, провели в течение года несколько виртуальных заседаний и совещаний рабочей группы, в которых в неофициальном порядке приняли также участие эксперты от ряда других европейских государств.

20. Проектный комитет будет заниматься разработкой стандарта под названием «Изотермические транспортные средства для перевозки чувствительных к температуре грузов — требования и испытания». Этот стандарт применяется к изотермическим транспортным средствам, используемым для перевозки чувствительных к температуре грузов, в целях ограничения теплообмена под воздействием внешней среды. При необходимости поддержания определенных температур эти транспортные средства могут быть дополнительно оснащены охладительными и/или нагревательными устройствами. Существующее решение учитывает необходимость поддержания внутренних температур в диапазоне от $-30\text{ }^{\circ}\text{C}$ 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 определены термины, конкретные требования, положения, касающиеся испытаний, и параметры изотермических кузовов, включая оценку значения k . Окончательный вариант был опубликован в октябре 2019 года;
- Часть 2: Оборудование — Сочетание изотермических кузовов и их охладительных и/или нагревательных устройств, включая проверку холодо- и теплопроизводительности для перевозок грузов на большие расстояния и их распределения. *Необходимы дальнейшие технические обсуждения расчетных предельных параметров для распределения, а также разработка дополнительных общих требований;*
- Часть 3: Малые контейнеры многократного использования с внутренним объемом не более 2 м^3 . *В рабочей группе было достигнуто консенсусное решение в отношении специального сочетания небольших изотермических кузовов и их охладительных и/или нагревательных устройств, включая проверку холодо- и теплопроизводительности, которое вскоре будет направлено на рассмотрение ЕКС;*
- Дополнительная часть: *Особые требования для мультитемпературных систем. Разработка этой части запланирована в качестве следующего проекта.*

22. Новая рабочая группа начала работу над новым стандартом EN под названием: «Тепловые дорожные транспортные средства — Стандарт безопасности для систем с регулируемой температурой, использующих легковоспламеняющиеся хладагенты для перевозки грузов». Было проведено несколько виртуальных совещаний; следующие

совещания состоятся 2 ноября 2021 года и 23 ноября 2021 года соответственно с участием представителей других смежных комитетов ЕКС.

3. Пересмотр стандарта EN 12830

23. EN 12830:1999 — Регистраторы температуры, используемые при транспортировании, хранении и распределении охлажденной, замороженной и глубокой/быстрой заморозки пищевой продукции и мороженого. Испытания, эксплуатационные характеристики, пригодность к применению. При пересмотре учитывались современные технические разработки и требования. Область применения пересмотренного стандарта охватывает расширенный диапазон температур от $-80\text{ }^{\circ}\text{C}$ до $+85\text{ }^{\circ}\text{C}$ для чувствительных к температуре грузов в холодильной цепи. *Окончательный вариант был опубликован в октябре 2018 года.*

4. Пересмотр стандартов EN 13485 и EN 13486

- Пересмотр стандарта EN 13485:2002 — Термометры для измерения температуры воздуха и продуктов, используемые при транспортировании, хранении и распределении охлажденной, замороженной и глубокой/быстрой заморозки пищевой продукции и мороженого. Испытания, эксплуатационные характеристики, пригодность к применению; и
- Пересмотр стандарта EN 13486:2002 — Регистраторы температуры и термометры, используемые при транспортировании, хранении и распределении охлажденной, замороженной и глубокой/быстрой заморозки пищевой продукции и мороженого — Периодическая проверка. Принятие изменений и техническое развитие стандарта EN 12830:2018-10 — Регистраторы температуры, используемые при транспортировании, хранении и распределении чувствительных к температуре грузов. Испытания, эксплуатационные характеристики, пригодность к применению.

24. Проект был начат 4 октября 2018 года. Было проведено несколько виртуальных совещаний CEN TC 423 с участием экспертов от Германии, Испании, Португалии и Франции.

25. В 2021 году в Рабочей группе 1 CEN TC 423 была начата подготовка предложения по новому рабочему элементу для пересмотра обоих стандартов с целью доработки проекта для официального рассмотрения ЕКС. Следующие виртуальные заседания запланированы на 4 ноября 2021 года и 29 ноября 2021 года.

Стандарты ИСО

5. Стандарты ИСО, касающегося морских по тепловым характеристикам изотермических контейнеров-рефрижераторов

26. Совещания членов ISO TC104 по грузовым контейнерам состоялись 12 февраля 2021 года и 18 октября 2021 года.

27. Стандарт на контейнеры-ледники, опубликованный в 2018 году, был принят промышленностью, а тепловые испытания теперь соответствуют требованиям СПС и ЕКС. В настоящее время дальнейшие изменения не планируются, но комитет получил несколько запросов относительно толкования стандарта, поэтому комитет SC22 WG1 продолжает работу.

28. Также обсуждались вопросы технической спецификации NW IP 7344 под названием «Беспроводная связь ближнего радиуса действия между датчиками и устройствами» и возможное регулирование/стандартизация в отношении контейнеров, потерянных в море.

29. Связь с морскими контейнерами традиционно обеспечивалась с помощью модема через кабель питания, в новейших же устройствах используются мобильная телефонная сеть GSM, а также WiFi и bluetooth. Системы работают даже тогда, когда устройства не подключены к сети, сообщают о неисправностях и потере питания и даже могут вызвать технического специалиста, используя GPS для геозонирования

терминала, где находится контейнер. Существующий стандарт связи полностью устарел и требует пересмотра.

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

30. Информация о корейских проектах в ISO/TC 122 «Упаковка». В рамках ISO/TC 122/WG 16 «Упаковка чувствительных к температуре грузов» опубликовано два корейских проекта, которые были разработаны под руководством Кореи:

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

31. Представитель ТИ проинформировал WP.11 о том, что в ИСО был создан новый комитет TC 315 для разработки стандартов, касающихся логистики холодной цепи. Азиатские страны проявляют очень большой интерес к этой работе, и представитель ТИ будет выступать в качестве связующего звена между этим комитетом и Рабочей группой.

V. Статус и осуществление Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС) (пункт 4 повестки дня)

A. Состояние применения Соглашения

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

B. Состояние поправок

33. Предложенные поправки к СПС, которые были приняты WP.11 на ее семьдесят пятой и семьдесят шестой сессиях, состоявшихся в Женеве 8–11 октября 2019 года и 13–16 октября 2020 года, и которые содержатся соответственно в приложении II к докладу ECE/TRANS/WP.11/241 и приложении I к докладу ECE/TRANS/WP.11/243, были доведены до сведения Договаривающихся сторон СПС Договорной секцией Организации Объединенных Наций 4 марта 2021 года (уведомление депозитария C.N.79.2021.TREATIES-XI.B.22).

34. Согласно пункту 2 b) статьи 18 СПС 6 апреля 2021 года правительство Германии проинформировало Генерального секретаря о том, что, хотя оно и намерено принять эти предложения, условия их принятия пока не выполнены (C.N.121.2021.TREATIES-XI.B.22). Поэтому поправки, согласованные на сессиях WP.11 в 2019 и 2020 годах, будут считаться принятыми только в том случае, если до истечения девятимесячного срока после первоначального шестимесячного периода уведомления правительство Германии не представит возражений против предложенных поправок.

35. Предложенное исправление к СПС, принятое на семьдесят пятой сессии WP.11 в 2019 году (ECE/TRANS/WP.11/241, приложение III), было доведено до сведения Договаривающихся сторон СПС Договорной секцией Организации Объединенных Наций 4 марта 2021 года (C.N.80.2021.TREATIES-XI.B.22). Это исправление было сочтено принятым 7 июня 2021 года (C.N.159.2021.TREATIES-XI.B.22).

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

36. Нынешний перечень официально назначенных испытательных станций размещен на следующем веб-сайте: <http://www.unece.org/trans/main/wp11/teststationsnew.html>.

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

37. На семьдесят шестой сессии WP.11 поблагодарила 23 страны, представившие данные в ответ на вопросник об осуществлении СПС в 2019 году, подчеркнув необходимость в обязательном порядке располагать информацией от всех Договаривающихся сторон СПС и тот факт, что такая информация служит одним из средств согласования усилий по осуществлению Соглашения.

38. Информация, полученная за 2020 год, представлена в документе ECE/TRANS/WP.11/2021/1. Странам было предложено также ответить на дополнительный вопрос о том, каким образом в каждой стране регулируется транспортировка посылок и небольших контейнеров, используемых для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов; ответы, полученные секретариатом, включены в приложение I к документу ECE/TRANS/WP.11/2021/1. Странам также было предложено направить в секретариат информацию о дополнительных мерах, принятых для гарантирования перевозок скоропортящихся грузов через границы в свете пандемии COVID-19; ответы, полученные секретариатом, включены в приложение II к указанному документу.

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

Е. Обмен передовой практикой для более эффективного осуществления СПС

Запрос информации по линии российской Ассоциации организаций продуктового сектора (АСОРПС)

Документ: неофициальный документ INF.9 (АСОРПС)

40. Рабочая группа приняла к сведению содержащуюся в информационном документе INF.9 просьбу со стороны российской Ассоциации организаций продуктового сектора (АСОРПС) об обмене информацией. В порядке обеспечения более эффективного обмена информацией WP.11 запросила уточнение и дополнительные подробности относительно того, что понимается под «непрерывной холодильной цепью» (НХЦ).

Ф. Толкование СПС

1. Регистраторы температуры

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2021/19 (Нидерланды)

41. Как отметили некоторые делегации, по мере снижения стоимости установки регистраторов температуры появляется возможность постепенно устанавливать их на все транспортные средства при обеспечении соответствующего переходного периода. По мнению других, использование регистраторов температуры должно носить факультативный характер в случае тех скоропортящихся продуктов питания, применительно к которым использование таких регистраторов пока не требуется.

42. Было решено отложить рассмотрение данного предложения до следующей сессии.

2. Дискуссионный документ по значению коэффициента К

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2021/21 (Соединенное Королевство)

43. Из выступлений участников стало ясно, что некоторые компетентные органы используют измеренное значение К для расчета размеров, в то время как другие используют предельное значение класса или наихудший сценарий. Делегация Соединенного Королевства поблагодарила Рабочую группу за ответы и сочла, что для этих расчетов следует по возможности использовать измеренное значение К.

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

A. Предложения, по которым еще не приняты решения

1. Определение понятия автономности транспортного оборудования с учетом технологий на основе смешанных источников энергии

Документы: ECE/TRANS/WP.11/2020/1/Rev.2 (Франция)
неофициальный документ INF.7 (Нидерланды)
неофициальный документ INF.13 (Соединенное Королевство)

44. Несмотря на наличие консенсуса относительно того, что в указанных документах затрагивается весьма важная тема, некоторые аспекты предложения нуждались в дальнейшей проработке. На голосование было представлено пересмотренное предложение, содержащееся в документе ECE/TRANS/WP.11/2020/1/Rev.2. Оно было отклонено при двух голосах «за» (Италия и Франция) и четырех — «против» (Дания, Германия, Соединенное Королевство и Чехия).

45. Было решено создать неофициальную рабочую группу для рассмотрения, в частности, следующих вопросов:

- a) определения понятий «автономность» и «неавтономность», а также способы измерения/проверки того, является ли транспортное средство автономным/неавтономным;
- b) минимальная продолжительность, в течение которой требуется обеспечение автономности;
- c) порядок ресурсного испытания аккумулятора на долговечность;
- d) время зарядки аккумулятора и уровень заряда, необходимый для того, чтобы считать транспортное средство автономным.

46. Делегация Франции представила проект мандата, который станет предметом официального обсуждения на следующей сессии в контексте рабочего документа.

47. Несколько делегаций, включая Германию, Италию, Нидерланды, Соединенное Королевство, Чехию и Федерацию «Трансфригорут интернэшнл», выразили свою заинтересованность в участии в работе этой неофициальной рабочей группы.

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

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/5/Rev.2 (Соединенное Королевство)

48. Было выражено общее принципиальное согласие в отношении включения в СПС положений, касающихся циркуляции воздуха в кузове транспортного средства; вместе с тем делегация Финляндии высказала следующие замечания:

- a) она не вполне согласна с утверждением, согласно которому в случае грузовых транспортных средств с внутренним объемом более 60 м³ ограничивающим

фактором должно выступать правило в виде коэффициент 1,75, применимого к холодопроизводительности, и что для расхода воздуха должно быть установлено фиксированное требование;

- b) она не согласна с введением применительно к расходу воздуха — если внутренний объем превышает 100 м³ — нового требования в виде 5500 м³/ч, а не 5000 м³/ч;
- c) она напомнила, что FRC и BRC не относятся к сопоставимым температурным классам заморозки, поскольку для BRC нижний предел внутренней температуры составляет 0 °С. В случае же классов BRI, BRJ, BRK и BRL нижний предел составляет –20 °С, как и для FRC.

49. Делегация Соединенного Королевства после проведения ряда двусторонних обсуждений с делегацией Финляндии представит на следующей сессии новое пересмотренное предложение.

3. Поправка, касающаяся применения мер контроля, подлежащих осуществлению в соответствии с пунктом 4.3.4 добавления 2 к приложению 1 к СПС от 6 января 2020 года

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/3/Rev.2 (Франция)

50. Поскольку содержащееся в документе ECE/TRANS/WP.11/2020/3/Rev.2 предложение имело целью вернуться к положению вещей до 19 декабря 2016 года, когда информация о расходе воздуха указывалась изготовителем, а предложение, фигурирующее в документе ECE/TRANS/WP.11/2020/5/Rev.2, принято не было, делегация Франции решила вынести свое предложение на голосование.

51. Данное предложение было отклонено при пяти голосах «за» (Испания, Италия, Люксембург, Турция и Франция) и двух — «против» (Германия и Соединенное Королевство).

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

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2021/5 (Франция)

52. Ввиду отсутствия консенсуса по принципу разделения протоколов испытаний на два вида документов делегация Франции призвала другие делегации — в основном из числа представителей отрасли, — которые разделяют этот принцип, убедить власти своих стран в необходимости и преимуществах такого подхода. Будучи вынесенным на голосование, данный принцип был отклонен при пяти голосах «за» (Испания, Италия, Люксембург, Словения и Франция) и одном — «против» (Германия).

53. Как подтвердили некоторые делегации, протоколы испытаний носят конфиденциальный характер и ответственность за предоставление всей информации, запрошенной испытательной станцией для целей выдачи нового протокола испытания, несет заявитель, что позволяет избегать, таким образом, возможных проблем с конфиденциальностью.

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

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/4/Rev.2 (Франция)

54. Нашел поддержку принцип, согласно которому в протоколах испытаний должны находить отражение только результаты испытаний, а вся прочая информация подлежит представлению изготовителем. Была также выражена готовность рассмотреть возможность разделения протоколов испытаний на 3 документа, основываясь на предложении Франции, содержащемся в документе ECE/TRANS/

WP.11/2021/5, причем третий документ или справочная карточка будет содержать технические требования, установленные изготовителем.

55. Было уточнено, что для продолжения работы в этом направлении необходимо определиться с образцами протоколов испытаний типа, свидетельства о проверке типа и справочной карточки. Несколько делегаций, включая Германию, Испанию, Словению, Турцию и Федерацию «Трансфригорут интернэшнл», выразили заинтересованность в подготовке к следующей сессии нового предложения.

В. Новые предложения

1. Редакционное исправление к формуле, предусмотренной процедурой по пункту 4.5.2 добавления 2 к приложению 1

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2021/2 (Испания)

56. Предложение было принято (см. приложение).

2. Поправка к пункту 1.2 добавления 2 к приложению 1, касающаяся метода испытания С

Документы: ECE/TRANS/WP.11/2021/3 (Испания)
неофициальный документ INF.2 (Испания)

57. После ответов на несколько вопросов Рабочей группы предложение было принято с поправками (см. приложение).

3. Включение в пункт 1.2 добавления 2 к приложению 1 дополнительного метода итерации для цистерн

Документы: ECE/TRANS/WP.11/2021/4 (Испания)
неофициальный документ INF.2 (Испания)

58. После нескольких уточнений предложение было принято с поправками (см. приложение).

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

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

59. Поскольку предложение в документе 2021/6 связано с предложением о разделении протоколов испытаний на два документа в 2021/5, которое не было принято, документ был снят с рассмотрения.

5. Предложение по поправке к пункту 6.2.3 добавления 2 к приложению 1: замена исходного холодильного агента другим хладагентом

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2021/7 (Франция)

60. Предложение было принято (см. приложение).

6. Упрощение процедуры измерения холодопроизводительности холодильных установок, работающих на сжиженном газе

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2021/8 (Франция)

61. После нескольких уточнений предложение было принято с поправками (см. приложение).

- 7. Редакционная поправка, касающаяся терминологической ошибки в русской и английской версиях пункта 7.3.7 добавления 2 к приложению 1 к СПС, применяемому с 6 июля 2020 года**

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2021/9 (Франция)

62. Предложение было принято (см. приложение).

- 8. Возможность добровольного распространения сферы охвата двусторонних и многосторонних соглашений, заключенных в рамках Соглашения СПС, на продукты питания, которые могут стать непригодными для потребления человеком**

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2021/10 (Франция)

63. Обсуждение документа было отложено до следующей сессии.

- 9. Предложение о внесении поправок в пункт 7.1 а) добавления 2 к приложению 1 и добавление 4 к приложению 1 — Определение многокамерного транспортного средства и опознавательные буквенные обозначения мультитемпературных транспортных средств с камерами без кондиционирования воздуха**

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2021/14 (Германия)

64. После непродолжительного обсуждения Рабочая группа решила вновь рассмотреть первоначальные предложения, содержащиеся в документе ECE/TRANS/WP.11/2017/6 и неофициальном документе INF.13 семьдесят третьей сессии, и просила Германию представить пересмотренное предложение с учетом всех сделанных замечаний на одной из будущих сессий.

- 10. Предложение о внесении поправок в пункт 7.3.7 добавления 2 к приложению 1: исправление таблицы**

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2021/15 (Германия)

65. Поскольку данное предложение уже включено в документ ECE/TRANS/WP.11/2021/9 Франции и принято, документ был снят с рассмотрения.

- 11. Предложение о внесении поправок в пункты 7.3.2, 7.3.3 и 7.3.4 добавления 2 к приложению 1: указание на мультитемпературные расчеты**

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2021/16 (Германия)

66. После нескольких уточнений предложения были приняты с поправками (см. приложение).

- 12. Предложение о внесении поправок в пункты 6 а) и б) добавления 1 к приложению 1 и образец № 12 в добавлении 2 к приложению 1: действительность протоколов испытаний для механических холодильных установок**

Документы: ECE/TRANS/WP.11/2021/17 (Германия)
неофициальный документ INF.6 («Трансфригурт интернэшнл»)

67. Некоторые делегации согласились с принципом предложения, но полагали, что формулировку следует улучшить, а некоторые термины уточнить. По мнению других делегаций, необходимости в этом предложении нет, поскольку нет никаких преимуществ в добавлении еще трех лет к сроку действия протоколов испытаний.

68. Также было упомянуто, что в некоторых странах выдача протоколов испытаний каждые шесть лет может быть способом проверки того, что новые устройства по-прежнему изготавливаются в соответствии с утвержденным прототипом.

69. После того как Германия уточнила, что предложение направлено на помощь малым и средним предприятиям-изготовителям и что продление срока действия предоставляется только в случае отсутствия изменений в основных компонентах, было

решено переработать это предложение с учетом соображений Испании и представить его на одной из будущих сессий.

70. Представитель «Трансфригорут интернэшнл» внес на рассмотрение предложение по перечню основных компонентов и пояснил, что он во многом совпадает с перечнем, включенным в документ 2021/17, однако перечень в INF.6 имеет другую структуру, а компоненты сгруппированы в три категории в соответствии с функциями.

71. Было решено, что Германия и «Трансфригорут интернэшнл» должны представить окончательный вариант перечня в виде рабочего документа к следующей сессии.

13. Предложения неофициальной рабочей группы по совершенствованию системы допущения транспортных средств и термического оборудования

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2021/18 (Нидерланды)

72. Предложение 1 было снято с рассмотрения, поскольку оно уже включено в принятое предложение Франции в документе 2021/9.

73. Предложение 2 было принято (см. приложение).

14. Поправка к добавлению 4 к приложению 1

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2021/20 (Соединенное Королевство)

74. Предложение, содержащееся в этом документе, не было принято. В вариантах на английском и французском языках было обнаружено расхождение в терминологии, используемой для обозначения мультитемпературного многокамерного оборудования. Это несоответствие следует устранить, прежде чем приступить к внесению соответствующих поправок в СПС.

15. Временные свидетельства СПС на прототип оборудования для проведения полевых испытаний

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2021/22 («Трансфригорут интернэшнл»)

75. Было уточнено, что в сферу охвата этого документа входят испытания новых технологий на прототипах более быстрым способом и что речь идет о дорожных испытаниях, которые следует проводить в различных климатических условиях и с учетом характера использования системы.

76. Были высказаны некоторые опасения по поводу испытания прототипов, причин, по которым не удалось провести их полное испытание до начала периода пробной эксплуатации, а также причин, коими была обусловлена необходимость пересечения границ. Безопасность скоропортящихся продуктов питания, перевозимых в прототипах и предназначенных для потребления человеком, также была поставлена под сомнение.

77. Другие делегации, соглашаясь с необходимостью содействия разработке и тестированию новых технологий, выразили обеспокоенность тем, как сформулировано предложение, поскольку в некоторых случаях возможно ненадлежащее применение. Общее количество прототипов также было сочтено слишком большим, что затрудняет осуществление эффективного контроля за ними.

78. Представителю «Трансфригорут интернэшнл» было предложено подготовить для следующей сессии измененное предложение с учетом всех высказанных замечаний.

16. Комментарии и предложение по заявлению о соответствии (приложение 1, добавление 2, пункт 7.3.6) и определению параметров многокамерных транспортных средств с мультитемпературным режимом (МКМТ)

Документ: неофициальный документ INF.5, предложение 1 («Трансфригорут интернэшнл»)

79. Поскольку неофициальный документ с этим предложением был представлен с запозданием, Рабочая группа решила рассмотреть его на одной из будущих сессий на основе рабочего документа.

VII. Справочник СПС (пункт 6 повестки дня)

1. Определение понятия автономности транспортного оборудования с учетом технологий смешанных источников

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/1/Rev.2 (Франция)

80. Поскольку соответствующее предложение об изменении СПС не было принято, вытекающая из него поправка к Справочнику СПС была отклонена.

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

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/5/Rev.2 (Соединенное Королевство)

81. Поскольку соответствующее предложение об изменении СПС не было принято, вытекающая из него поправка к Справочнику СПС была отклонена.

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

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2021/11 (Франция)
неофициальный документ INF.5, предложение 2
(«Трансфригорут интернэшнл»)

82. Франция пояснила, что целью предложений является обмен передовым опытом и гармонизация применения положений Соглашения СПС договаривающимися сторонами. Хотя WP.11 согласилась с этим принципом, было сочтено, что документ нуждается в дополнительной проработке и что методология расчета может быть уточнена. Предложение было вынесено на голосование и отклонено четырьмя голосами (Дания, Германия, Нидерланды и Соединенное Королевство) против двух (Испания и Франция).

83. Франция решила представить пересмотренное предложение на одной из будущих сессий с учетом всех высказанных замечаний.

84. Что касается предложения 2 в неофициальном документе INF.5, то было достигнуто согласие в отношении того принципа, что если предписания СПС неясны, то Рабочей группе следует работать над изменением их формулировки для достижения гармонизированного толкования и применения. Также было разъяснено, что арбитражную процедуру, предусмотренную статьей 15 Соглашения АТР, следует использовать только в крайних случаях и что конфликты между договаривающимися сторонами следует по возможности разрешать путем переговоров.

85. Было также предложено, чтобы WP.11 предприняла определенные усилия для поиска информации о том, как положения Соглашения понимаются и применяются различными компетентными органами, во избежание недобросовестной конкуренции и неединообразного применения положений СПС. Кроме того, необходимо установить четкий способ обмена передовым опытом и согласованными толкованиями.

4. Поправки к пункту 6 с) iii) добавления 1 к приложению 1 к Справочнику СПС: правила, подлежащие соблюдению при установке встраиваемых агрегатов, агрегатов с отражательным экраном, агрегатов на подрамной конструкции или агрегатов, допускающих возможность их смещения

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

86. Некоторые делегации придерживались того мнения, что Справочник СПС предназначен для разъяснения или уточнения положений Соглашения СПС и поэтому, по всей видимости, нет оснований для включения предложенного комментария в Справочник, поскольку он не связан ни с одним положением СПС.

87. Было признано, что информация, содержащаяся в предложении, может быть полезной для некоторых видов применения на местах, и Франции было предложено рассмотреть альтернативные способы предоставления этой информации всем заинтересованным сторонам, включая пересмотренное предложение для одной из будущих сессий.

5. Поправки к комментариям, касающимся пункта 4 к добавлению 1 к приложению 2 в Справочнике СПС: места размещения щупов для измерения температуры во время перевозки

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

88. Хотя было признано, что существующий текст Справочника СПС охватывает не все возможные ситуации и что его формулировки могут быть улучшены, предложение, представленное Францией, также не решает всех проблем. Предложение было вынесено на голосование и отклонено четырьмя голосами (Дания, Германия, Соединенное Королевство и Чехия) против трех (Испания, Италия и Франция).

89. Францию просили подготовить при содействии Германии пересмотренное предложение для следующей сессии.

6. Расхождения между версиями комментария к пункту 3.2.6 Справочника СПС на английском и французском языках

Документ: неофициальный документ INF.11 (секретариат)

90. Секретариат предложил Рабочей группе рассмотреть наилучший способ согласования версий текста на разных языках. Ему было поручено вновь представить этот документ на следующей сессии.

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

Доклад неофициальной рабочей группы по совершенствованию системы допущения транспортных средств и термического оборудования СПС

Документ: неофициальный документ INF.8
(Нидерланды от имени рабочей группы)

91. Рабочая группа приняла к сведению доклад неофициальной рабочей группы по совершенствованию системы допущения транспортных средств и термического оборудования СПС.

92. Рабочая группа была проинформирована о том, что руководящий документ, касающийся заявления о соответствии (приложение 1, дополнение 2, пункт 7.3.6) и определения параметров многокамерных транспортных средств с мультитемпературным режимом (МКМТ), был опубликован на веб-сайте ЕЭК ООН. URL: <https://unece.org/sites/default/files/2021-05/Guidance%20document%20MTMC%20-%20Version%205.3.pdf>.

93. WP.11 поблагодарила неофициальную рабочую группу за отличную проделанную работу, поскольку она облегчает процесс обсуждения на пленарных

заседаниях и повышает качество предложений по поправкам к СПС. Мандат неофициальной рабочей группы по совершенствованию системы допущения транспортных средств и термического оборудования СПС был продлен до 2022 года. Обсуждалась также возможность расширения сферы охвата мандата неофициальной рабочей группы в будущем.

IX. Сфера действия СПС (пункт 8 повестки дня)

94. Представитель Федерации «Трансфригорут интернэшнл» отметил, что, по его мнению, имеются три компонента сферы действия СПС, которые стоит рассмотреть на предмет расширения, а именно:

- a) географический охват;
- b) охватываемые скоропортящиеся продукты;
- c) жизненный цикл транспортных средств.

95. Представитель проекта ЕвроМед проинформировал Рабочую группу о проявляемой странами региона ЕвроМед растущей заинтересованности в присоединении к СПС и применении положений Соглашения для целей национальных перевозок скоропортящихся пищевых продуктов.

96. Он также отметил, что серьезной проблемой для этих стран является создание испытательных станций на своей национальной территории, и что было бы весьма полезным, если бы другие Договаривающиеся стороны могли предложить какие-либо рекомендации либо поделиться информационными материалами относительно обустройства испытательных станций, предъявляемых к ним общих требований и финансовых последствий их создания. Представитель Дании выразил готовность провести соответствующие изыскания и передать информацию по этому вопросу, которую можно сообщить.

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

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

XI. Программа работы (пункт 10 повестки дня)

Сроки проведения семьдесят восьмой сессии

98. Семьдесят восьмую сессию WP.11 планируется провести 3–6 мая 2022 года (вторник–пятница). Предельный срок для представления документов — 4 февраля 2022 года.

Сроки проведения семьдесят девятой сессии

99. Семьдесят девятую сессию WP.11 планируется провести 25–28 октября 2022 года (вторник–пятница). Предельный срок для представления документов — 29 июля 2022 года.

XII. Выборы должностных лиц (пункт 11 повестки дня)

100. Рабочая группа избрала г-на К. де Путтера (Нидерланды) Председателем, а г-на Ж. М. Бонналя (Франция) — заместителем Председателя для своих сессий в 2022 году. Рабочая группа поблагодарила должностных лиц и секретариат за их работу, в частности за организацию сессии в условиях ограничений, введенных в связи с пандемией COVID-19.

XIII. Прочие вопросы (пункт 12 повестки дня)

101. Рабочая группа приняла к сведению пункт 18 доклада Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) (документ ECE/TRANS/294), касающийся правил процедуры рабочих групп. В стремлении согласовать правила, регулирующие участие в сессиях и принятие поправок, с правилами, недавно принятыми самим КВТ, Рабочая группа поручила секретариату подготовить к следующей сессии сопоставление правил процедуры Комитета и Рабочей группы по данным вопросам.

XIV. Утверждение доклада (пункт 13 повестки дня)

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

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

Приложение

[Языки оригинала: английский и французский]

Предлагаемые поправки к СПС

1. Пункт 1.2 добавления 2 к приложению 1

Изменить третий абзац следующим образом:

«Для расчета средней поверхности кузова автомобилей-фургонов назначенная компетентным органом испытательная станция выбирает один из следующих трех методов А–С. Для расчета средней поверхности кузова транспортного средства-цистерны назначенная компетентным органом испытательная станция может использовать метод А или D».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2021/4 с поправками)

2. Пункт 1.2 добавления 2 к приложению 1

Изменить три последних абзаца (Метод С) следующим образом:

«Метод С. Если метод А или В не является для экспертов приемлемым, внутренняя поверхность автомобиля-фургона измеряется в соответствии с рисунками и формулами, предусмотренными для метода В.

В этом случае первоначальное значение коэффициента К рассчитывается на основе площади внутренней поверхности, причем на начальном этапе процесса итерации толщину изоляции принимают за нулевую. При таком значении К средняя толщина изоляции рассчитывается исходя из предположения, что λ для изоляции имеет значение, равное 0,025 Вт/м·°С:

$$d = S_i \times \Delta T \times \lambda / W$$

После определения толщины изоляции рассчитывается площадь наружной поверхности и определяется средняя поверхность. Окончательное значение К выводится методом последовательных итераций».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2021/4)

3. Пункт 1.2 добавления 2 к приложению 1 применительно к методу С

Добавить новый последний абзац следующего содержания:

«В случае данного метода допускается использование другого значения λ при наличии возможности вывести фактическое значение λ по результатам физических измерений свойств основного теплоизолятора стенки либо по статистическим данным, полученным для других установок СПС с аналогичными характеристиками. Значение λ и используемые статистические данные, если применимо, указываются в образце протокола испытания № 1А или прилагаются к нему».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2021/3 с поправками)

4. Пункт 1.2 добавления 2 к приложению 1

После последнего абзаца добавить следующий текст:

«Метод D. Если метод А не является для экспертов приемлемым, наружная поверхность цистерны измеряется с учетом геометрической формы цистерны и основных величин, необходимых для моделирования этой формы (например, диаметр, радиус, длина цилиндрической части и т. д.). Использование данного метода возможно только в том случае, если цистерна вписывается в правильную геометрическую форму (цилиндр, конус, сфера), которая может быть описана математическим уравнением.

В этом случае первоначальное значение коэффициента К рассчитывается на основе площади наружной поверхности, причем на начальном этапе процесса итерации толщину изоляции принимают за нулевую. При таком значении К средняя толщина изоляции рассчитывается исходя из предположения, что λ для изоляции имеет значение, равное 0,035 Вт/м·°С:

$$d = S_e \times \Delta T \times \lambda / W$$

После определения толщины изоляции рассчитывается — с учетом геометрической формы цистерны — площадь внутренней поверхности и определяется средняя поверхность. Окончательное значение К выводится методом последовательных итераций.

В случае данного метода допускается использование другого значения λ при наличии возможности вывести фактическое значение λ по результатам физических измерений свойств основного теплоизолятора стенки либо по статистическим данным, полученным для других установок СПС с аналогичными характеристиками. Значение λ и используемые статистические данные, если применимо, указываются в образце протокола испытания № 1В или прилагаются к нему».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2021/4 с поправками)

5. Пункт 4.5.2 добавления 2 к приложению 1

Заменить формулу « $\frac{Q_{mod}-Q_{Ref}}{Q_{ref}} \geq -0,10$ (1)» на формулу « $\frac{Q_{mod}-Q_{Ref}}{Q_{ref}} \geq -0,10$ ».

Сопутствующая поправка:

Пункт 9.2.1 добавления 2 к приложению 1: исправление к формуле « $\frac{2 \times |P_{nom-max,1} - P_{nom-max,2}}{P_{nom-max,1} + P_{nom-max,2}} \leq 0,035$ » к тексту на русском языке не относится.

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2021/2)

6. Пункт 6.2.3 добавления 2 к приложению 1

Изменить пункт 6.2.3 следующим образом:

«По просьбе изготовителя допускается замена исходного холодильного агента транспортных средств-рефрижераторов, находящихся в эксплуатации, при следующих условиях:

- в наличии имеется протокол испытания или дополнение, подтверждающие эквивалентность аналогичной холодильной установке с хладагентом-заменителем в соответствии с пунктом 4.5 добавления 2 к приложению 1 к Соглашению СПС, и
- была успешно выполнена проверка эффективности охлаждения согласно пункту 6.2.1 или 6.2.2.

В случае удовлетворения такой просьбы табличка изготовителя должна быть модифицирована соответствующим образом.

В конкретных случаях замены хладагента, указанного в таблице ниже, от изготовителя согласно подпункту а) требуется лишь обратиться к официальной испытательной станции с запросом на выдачу дополнения без проведения каких-либо дополнительных испытаний.

Исходный хладагент	Хладагент-заменитель
R 404 A	R 452A

»

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2021/7)

7. Пункт 7.3.2 добавления 2 к приложению 1

Изменить вторую строку пункта 7.3.2, начинающуюся со слов «Внутренняя поверхность...», следующим образом:

«Площадь внутренней поверхности кузова не должна изменяться более чем на 20 %».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2021/16)

8. Пункт 7.3.2 добавления 2 к приложению 1

Изменить определение параметра S_{body} следующим образом:

« S_{body} — средняя геометрическая площадь поверхности внутренней и внешней частей кузова;»

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2021/16 с поправками)

9. Пункт 7.3.3 добавления 2 к приложению 1

Изменить определение параметра $S_{chilled-comp}$ следующим образом:

« $S_{chilled-comp}$ — площадь внутренней поверхности охлаждаемой камеры для заданных положений перегородок;»

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2021/16)

10. Пункт 7.3.3 добавления 2 к приложению 1

Изменить определение параметра S_{bulk} следующим образом:

« S_{bulk} — площади поверхностей перегородок;»

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2021/16)

11. Пункт 7.3.4 добавления 2 к приложению 1

Изменить определение параметра $S_{frozen-comp}$ следующим образом:

« $S_{frozen-comp}$ — площадь внутренней поверхности низкотемпературной камеры для заданных положений перегородок;»

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2021/16)

12. Пункт 7.3.4 добавления 4 к приложению 1

Изменить определение параметра S_{bulk} следующим образом:

« S_{bulk} — площади поверхностей перегородок;»

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2021/16)

13. Пункт 7.3.7 добавления 2 к приложению 1

В подзаголовке третьей колонки таблицы заменить термин «*Removable*» на «*Movable*».

(Справочные документы: ECE/TRANS/WP.11/2021/9 и ECE/TRANS/WP.11/2021/18)

14. Пункт 9.2.1 добавления 2 к приложению 1

В третьем абзаце, начинающемся со слов «*В случае монотемпературной установки...*» добавить последнее предложение следующего содержания:

«Для расчета холодопроизводительности применительно к третьему уровню температуры испытательная станция может прибегнуть к интерполяции результатов, полученных в ходе испытаний, проведенных при температурах на уровне -20 °C и 0 °C ».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2021/8)

15. Сноска 4 в части А добавления 3 к приложению 1

Изменить сноску 4 следующим образом:

«4. Транспортное средство с мультитемпературным режимом — это изотермическое транспортное средство с двумя или более отделениями для разных температур в каждом отделении. В случае транспортного средства с мультитемпературным режимом наряду с наличием свидетельства СПС должно также делаться заявление о соответствии (см. пункт 7.3.6 добавления 2 к приложению 1)».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2021/18)
