



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов

Восемьдесят первая сессия

Женева, 29 октября — 1 ноября 2024 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

Предложения по поправкам к СПС:

новые предложения

Предложения неофициальной рабочей группы по совершенствованию системы допущения

Передано правительством Нидерландов от имени неофициальной рабочей группы

Резюме

Существо предложения: Неофициальная рабочая группа обсудила различные вопросы, касающиеся допущения транспортных средств. По мере продолжения обсуждения в Рабочей группе будет подготовлен отчет в виде неофициального документа, содержащего при необходимости изменения.

Предлагаемое решение: Обсудить и принять предложения.

Справочные документы: –

Введение

1. Неофициальная рабочая группа по совершенствованию системы допущения провела несколько совещаний в период между сессиями WP.11 в октябре 2023 года и октябре 2024 года.
2. Основная цель НРГ — решение вопросов, связанных с допущением транспортных средств и термического оборудования. По итогам специального очного совещания НРГ, состоявшегося 29 июля 2024 года, был подготовлен данный документ, содержащий ряд рассмотренных тем, которые могут потребовать принятия решения и утверждения или же послужить основой для обсуждения, разработки и, по возможности, утверждения поправок к СПС на сессии WP.11 в октябре 2024 года.



Тема 1: Электрификация транспортных средств

3. В течение нескольких лет в рамках WP.11 ведется обсуждение вопроса об электрификации, которое пока не увенчалось окончательным решением. Проблемы связаны с подачей электроэнергии для питания термического оборудования и обеспечения возможности его непрерывного функционирования на протяжении всей предполагаемой перевозки. Хотя электрифицированные установки уже повсюду используются, для из работы в основном используется — прямо или косвенно — ископаемое топливо. В ходе дискуссии в основном обсуждались два основных подхода: первый заключается в том, что вопрос об электропитании не охватывается СПС, и поэтому никакие изменения не нужны, а второй подход заключается в том, что наличие мощности для обеспечения электропитания необходимо подтвердить.

4. В соответствии с предложением, высказанным на сессии WP.11 в октябре 2023 года, ниже предлагается новый раздел, посвященный электрифицированным транспортным средствам. Предложение подготовлено с расчетом на дальнейшее развитие, а также в качестве основы для принятия нового раздела в ходе сессии WP.11 в октябре 2024 года, если это будет сочтено целесообразным.

Предложение 1

5. Включить новый раздел 7 в добавление 1 к приложению 1 следующего содержания:

«7. Специальные требования к транспортным средствам, термическое оборудование которых работает от электропитания»

Данный раздел не применяется к транспортным средствам, представляющим собой грузовые транспортные средства или автофургоны, оснащенные оборудованием с электроприводом, работающим от генератора, который приводится в действие двигателем внутреннего сгорания, или в случае, когда генераторная установка является неотъемлемой частью термического оборудования.

Конфигурация транспортного средства выбирается таким образом, чтобы в течение всей перевозки могли соблюдаться температурные условия (см. статью 4 Соглашения).

Транспортное средство может:

- состоять из грузового автомобиля без прицепа или прицепа/железнодорожного вагона, буксируемого дорожным транспортным средством или перевозимого локомотивом, при этом оно должно включать все необходимые компоненты для сохранения продуктов питания на протяжении всей предполагаемой перевозки;
- представлять собой неуконфигурированное транспортное средство, в котором подача электроэнергии может осуществляться буксирующим или перевозящим его транспортным средством или локомотивом или же обособленной генераторной установкой.

Прицеп с осевым электрическим приводом не должен рассматриваться как некомплектное транспортное средство, несмотря на то, что энергия для его работы опосредованно генерируется буксирующим его транспортным средством.

Каждое транспортное средство должно быть снабжено средством для питания термического оборудования от сети.

[Минимальная выходная мощность и система аккумуляции энергии транспортного средства должны обеспечивать возможность:

- в течение 1 часа в случае неукomплектованного транспортного средства, не являющегося морским контейнером* или железнодорожным вагоном*, или
- в течение 4 часов в случае прочих транспортных средств;

поддерживать температуру, обеспечивать температурные условия, предусмотренные для данного класса, при температуре окружающего воздуха 30 °C.

Морской контейнер или железнодорожный вагон могут не оборудоваться источником питания.]

Заявление о мощности систем электроснабжения

- i) Мощность перезаряжаемой системы аккумулирования электрической энергии (ПСАЭЭ):
- заявляется* изготовителем транспортного средства в случае тяговой ПСАЭЭ или электронной системы отбора мощности,
 - определяется в ходе испытания на мощность в комбинации с оборудованием в случае ПСАЭЭ, являющейся неотъемлемой частью термического оборудования,
 - заявляется изготовителем термического оборудования на основании данных испытаний, проведенных третьей стороной в соответствии с правилами, касающимися определения мощности и долговечности аккумуляторов (например, ГТП № 22 ООН или эквивалентных правил), в случае отдельной ПСАЭЭ.
- * Изготовитель транспортного средства заявляет максимальную мощность, предназначенную для использования приспособлений.
- ii) Мощность осевых электрических приводов заявляется изготовителем термического оборудования. При необходимости учитываются изменяющиеся параметры и значения передаточного числа.

Вспомогательные энергетические системы

Возможно применение систем, использующих солнечную энергию. Однако совокупная мощность в ватт-пиках/час [не принимается во внимание] [принимается во внимание только на уровне x %].

Определение параметров

Параметры изотермического кузова и термического оборудования, если они утверждаются по-отдельности, определяются в соответствии с пунктами 3.4.7 и 3.4.9 добавления 2 к приложению 1 для поддержания температуры внутри кузова с учетом предусмотренного коэффициента надежности, основанного на разности между холодопроизводительностью термического оборудования и теплопотерями через поверхность кузова и равного 1,75. Мощность источника электропитания должна соответствовать потребляемой мощности термического оборудования, необходимой для обеспечения холодопроизводительности.

Маркировка

В дополнение к маркировке, предусмотренной в добавлении 4 к приложению 1, неукomплектованное транспортное средство маркируется:

- знаком “молния”, проставляемым после маркировки класса, и

- проставляемым рядом с точкой подключения к дополнительному источнику электропитания указанием минимальной мощности при 0 °С, –10 °С, –20 °С и 30 °С и при температуре окружающего воздуха 30 °С, необходимой для поддержания температуры и предварительного охлаждения, а также необходимого напряжения и фазности, если это применимо».

Тема 2: Применение регистраторов температуры для всех перевозок пищевых продуктов, осуществляемых в соответствии с СПС

6. Регистрация температуры — это единственный способ, позволяющий убедиться в том, что температурный режим соблюдается на протяжении всей перевозки. Из сложных механических устройств регистраторы превратились в электронные приборы. Цены на них упали, а затраты на хранение и извлечение данных для целей контроля значительно сократились благодаря тому, что эти данные существуют в электронной форме.

7. С учетом ограниченной мощности источников электроэнергии применение регистраторов температуры при перевозке скоропортящихся пищевых продуктов было поддержано большинством экспертов, присутствовавших на девятой сессии НРГ. Хотя большинство экспертов высказались за то, чтобы регистраторы размещались на транспортном средстве на постоянной основе, некоторые эксперты выразили мнение, что если транспортное средство используется для перевозки нескоропортящихся пищевых продуктов, то установка регистратора (или его периодическая оценка) не должна быть обязательной. Если WP.11 примет решение об обязательном размещении на транспортных средствах регистраторов на постоянной основе, то для внесения поправок можно будет выбрать приведенный ниже вариант 1, предусматривающий перенос положений из приложения 2 в приложение 1. Если же будет принято решение об обязательном размещении регистраторов только в случае перевозки скоропортящихся пищевых продуктов, то для внесения поправок можно будет выбрать вариант 2, предусматривающий внесение изменений в добавление 1 к приложению 2, а также включение дополнения в приложение 3.

8. В основу приведенных ниже предложений положены формулировки СПС 2024 года. Можно ожидать, что эти формулировки будут изменены в отношении требований к органам, проводящим утверждение типа и периодическую оценку регистраторов.

Предложение 2

Вариант 1, часть 1

9. Перенести положения добавления 1 к приложению 2 (СПС 2024 года), за исключением последнего пункта, в новое добавление 5 к приложению 1 и внести в него следующие изменения (исключенный текст зачеркнут, а новые элементы выделены подчеркиванием):

«Добавление 5 к приложению 1

**КОНТРОЛЬ ТЕМПЕРАТУРЫ ВОЗДУХА ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ
~~ВЫСТРОЗАМОРОЖЕННЫХ~~ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ
ПРОДУКТОВ**

[Дорожные транспортные средства с полной массой не более 3,5 тонн и небольшие контейнеры, внутренний объем которых составляет менее 2 м³, могут не соответствовать этим положениям, если только они не используются для перевозки глубокозамороженных пищевых продуктов]

Транспортное средство должно быть оборудовано прибором, позволяющим производить измерение температуры воздуха, ее запись и хранение полученной

информации (далее — «прибор») для контроля температуры воздуха, воздействию которого в процессе перевозки подвергаются скоропортящиеся быстрозамороженные пищевые продукты, ~~предназначенные для потребления человеком.~~

Прибор подвергается проверке аккредитованным органом в соответствии со стандартом EN 13486:2002, а документация представляется на утверждение компетентным органам СПС.

Прибор должен соответствовать стандарту EN 12830:2018.

Находящиеся в эксплуатации регистраторы температуры, соответствующие стандарту EN 12830:1999, могут по-прежнему использоваться».

Вариант 1, часть 2

10. Добавление 1 к приложению 2 к СПС изменить следующим образом (исключенный текст зачеркнут, а новые элементы выделены подчеркиванием):

«Добавление 1 к приложению 2

КОНТРОЛЬ ТЕМПЕРАТУРЫ ВОЗДУХА ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ
~~БЫСТРОЗАМОРОЖЕННЫХ~~ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ
ПРОДУКТОВ

На полученных таким образом записях температуры, полученных с помощью приборов, которые позволяют производить измерение температуры и хранение полученной информации, должна быть представлена проставляется соответствующая дата, причем оператор должен сохранять эти записи по крайней мере в течение одного года в зависимости от характера пищевого продукта.

ПРИМЕЧАНИЕ: Записи служат доказательством правильной работы оборудования. При этом допускаются кратковременные скачки температуры воздуха из-за открывания дверей, если температура пищевых продуктов, как ожидается, не будет превышать предписанных значений».

Вариант 1, часть 3

11. В приложение 3 включить новый пункт 5 следующего содержания:

«5. На записях температуры, полученных с помощью приборов, позволяющих производить измерение температуры и хранение полученной информации, проставляется соответствующая дата, причем оператор должен сохранять эти записи по крайней мере в течение одного года в зависимости от характера пищевого продукта.

ПРИМЕЧАНИЕ: Записи служат доказательством правильной работы оборудования. При этом допускаются кратковременные скачки температуры воздуха из-за открывания дверей, если температура пищевых продуктов, как ожидается, не будет превышать предписанных значений».

Вариант 1, часть 4

12. В пункт 6 приложения 1 включить новую переходную меру следующего содержания:

«6.2 Транспортные средства, впервые введенные в эксплуатацию до введения положений о регистраторе температуры, содержащихся в добавлении 5 к приложению 1 и вступивших в силу xx-xx 202x года, могут по-прежнему использоваться [до истечения срока действия свидетельства о допуске СПС]».

Вариант 2, часть 1

13. Добавление 1 к приложению 2 изменить следующим образом (исключенный текст зачеркнут, а новые элементы выделены подчеркиванием):

**«КОНТРОЛЬ ТЕМПЕРАТУРЫ ВОЗДУХА ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ
~~БЫСТРОЗАМОРОЖЕННЫХ~~ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ
ПРОДУКТОВ**

[Дорожные транспортные средства с полной массой не более 3,5 тонн и небольшие контейнеры, внутренний объем которых составляет менее 2 м³, могут не соответствовать этим положениям, если только они не используются для перевозки глубоководнозамороженных пищевых продуктов]

Транспортное средство должно быть оборудовано прибором, позволяющим производить измерение температуры воздуха, ее запись и хранение полученной информации (далее — «прибор») для контроля температуры воздуха, воздействию которого в процессе перевозки подвергаются скоропортящиеся быстрозамороженные пищевые продукты, ~~предназначенные для потребления человеком.~~

Прибор подвергается проверке аккредитованным органом в соответствии со стандартом EN 13486:2002, а документация представляется на утверждение компетентным органам СПС.

Прибор должен соответствовать стандарту EN 12830:2018.

Находящиеся в эксплуатации регистраторы температуры, соответствующие стандарту EN 12830:1999, могут по-прежнему использоваться.

На полученных таким образом записях температуры должна быть проставлена соответствующая дата, причем оператор должен сохранять эти записи по крайней мере в течение одного года в зависимости от характера пищевого продукта.

ПРИМЕЧАНИЕ: *Записи служат доказательством правильной работы оборудования. При этом допускаются кратковременные скачки температуры воздуха из-за открывания дверей, если температура пищевых продуктов, как ожидается, не будет превышать предписанных значений».*

Вариант 2, часть 3

14. В приложение 3 включить новый пункт 5 следующего содержания:

«5. Транспортное средство должно быть оборудовано регистратором температуры, и записи температуры должны храниться в соответствии с добавлением 1 к приложению 2».

Вариант 2, часть 3

15. В пункт 6 приложения 1 включить новую переходную меру следующего содержания:

«6.2 Транспортные средства, впервые введенные в эксплуатацию до внесения поправок в положения о регистраторе температуры в добавлении 1 к приложению 2 и в приложении 3, вступивших в силу xx-xx 202x года, могут по-прежнему использоваться [до истечения срока действия свидетельства о допущении СПС]».

Тема 3: Исключение продолжительности работы для транспортных средств-рефрижераторов и отапливаемых

16. Эксперты НРГ приняли решение, что 12-часовое время работы, указанное в приложении 1 для отапливаемых транспортных средств и транспортных средств-рефрижераторов и отапливаемых, следует использовать в ходе типовых испытаний транспортных средств, но не в период их фактической эксплуатации. Для устранения путаницы было решено исключить ссылку на 12 часов из приложения 1.

17. Все процедуры испытаний изотермических кузовов (1.7), транспортных средств-ледников (3.1.5), транспортных средств-рефрижераторов (3.2.4) и отапливаемых транспортных средств (3.3.5), описанные в добавлении 2 к приложению 1, содержат требование о том, что испытание должно продолжаться в течение 12 часов. Поэтому упоминание 12 часов можно исключить из приложения 1 без последствий для проведения испытаний типа.

Предложение 3

18. Изменить пункты 4 и 5 приложения 1 следующим образом (исключенные элементы зачеркнуты):

- «4. Отапливаемое транспортное средство. Изотермическое транспортное средство, позволяющее повышать внутреннюю температуру порожнего кузова и затем поддерживать ее ~~без дополнительного поступления тепла в течение не меньшей мере 12 часов~~ на практически постоянном уровне ... (остальной текст остается без изменений)».
- «5. Транспортное средство-рефрижератор и отапливаемое. Изотермическое транспортное средство... (текст остается без изменений)... постоянно поддерживать ее, так и повышать указанную температуру и затем поддерживать ее ~~в течение не меньшей мере 12 часов~~ на практически постоянном уровне без дополнительного поступления тепла нижеследующим образом (остальной текст остается без изменений)».

Тема 4: Подготовка лиц, участвующих в перевозке скоропортящихся пищевых продуктов

19. Было высказано мнение, что для обеспечения правильного выбора транспортного средства (особенно, электрифицированного) и его надлежащей эксплуатации водителям необходимо проходить хотя бы базовую подготовку в области обеспечения безопасности пищевых продуктов. В связи с этим было предложено включить некоторую формулировку. Приведенная ниже формулировка основана на положениях о базовой подготовке лиц, участвующих в перевозке опасных грузов.

Предложение 4

20. В конце добавления 1 к приложению 2 включить новый пункт следующего содержания:

«ПОДГОТОВКА ЛИЦ, УЧАСТВУЮЩИХ В ПЕРЕВОЗКЕ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ

Лица, обязанности которых связаны с перевозкой автомобильным или железнодорожным транспортом скоропортящихся пищевых продуктов, должны пройти подготовку в области требований, регулирующих перевозку таких грузов, соразмерно их обязанностям и функциям. Это требование

распространяется на лиц, нанятых на работу автотранспортным или железнодорожным предприятием или грузоотправителем, работников, занимающихся погрузкой или разгрузкой скоропортящихся пищевых продуктов, работников транспортно-экспедиторских и грузовых агентств, а также водителей транспортных средств, участвующих в автомобильной перевозке скоропортящихся пищевых продуктов».

Предложение 5

21. В приложение 3 включить новый пункт б следующего содержания:

«б. Лица, обязанности которых связаны с перевозкой автомобильным или железнодорожным транспортом скоропортящихся пищевых продуктов, должны пройти подготовку в области требований, регулирующих перевозку таких грузов, соразмерно их обязанностям и функциям. Это требование распространяется на лиц, нанятых на работу автотранспортным или железнодорожным предприятием или грузоотправителем, работников, занимающихся погрузкой или разгрузкой скоропортящихся пищевых продуктов, работников транспортно-экспедиторских и грузовых агентств, а также водителей транспортных средств, участвующих в автомобильной перевозке скоропортящихся пищевых продуктов».

Тема 5: Срок действия свидетельства о допущении СПС при передаче транспортного средства другой Договаривающейся стороне

22. Было замечено, что в тексте на английском языке положения подпункта 3 b) добавления 1 к приложению 1 могут быть истолкованы по-разному из-за отсутствия запятых.

Предложение 6

23. Изменить второе предложение подпункта 3 b) добавления 1 к приложению 1 следующим образом (изменение относится только к тексту на английском языке; новые запяты выделены подчеркиванием):

«This certificate will be treated as a provisional certificate₂ if necessary₂ with a maximum validity of six months.»
