

**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 а) предварительной повестки дня

Предложения по поправкам к СПС:**предложения, по которым еще не приняты решения****Предложение по поправке к пункту 7.3.7 добавления 2
к приложению 1****Представлено правительством Франции***Резюме*

Существо предложения:	Предлагается дополнить пункт 7.3.7 добавления 2 к приложению 1, включив в него критерии приемлемости в отношении покрытия разделительных стенок.
Предлагаемое решение:	Дополнить пункт 7.3.7 добавления 2 к приложению 1.
Справочные документы:	Отсутствуют.

Введение

1. Особенности оборудования, состояние технического обслуживания и загрузка транспортных средств, используемых для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов, не должны создавать угрозу загрязнения, изменения или порчи этих пищевых продуктов.

2. В этой связи в Регламенте (ЕС) № 852/2004 о санитарных требованиях, касающихся пищевых продуктов, содержатся следующие положения, применимые к таким транспортным средствам:

а) в главе IV приложения 2 к Регламенту (ЕС) № 852/2004 указано: «Резервуары транспортных средств и/или контейнеры, используемые для перевозки пищевых продуктов, должны быть чистыми и поддерживаться в исправном состоянии, чтобы обеспечить защиту пищевых продуктов от любого загрязнения, и они должны проектироваться и изготавливаться таким образом, чтобы в случае необходимости их можно было надлежащим образом очистить и/или дезинфицировать»;



b) в главе V приложения 2 к Регламенту (ЕС) № 852/2014 указано: «Все изделия, установки и оборудование, с которыми контактируют пищевые продукты [...], должны проектироваться, изготавливаться и обслуживаться таким образом, чтобы максимально снизить риск загрязнения».

3. Материалы, используемые в конструкции разделительных стенок, могут контактировать с перевозимыми пищевыми продуктами. Эти материалы не должны ухудшать состояние пищевых продуктов либо делать их опасными. При этом в разделительных стенках, где наружное покрытие не приклеено к сердцевинному термоизоляционному щиту, возникает обусловленный конструкционными особенностями риск накопления загрязнения между наружным покрытием и сердцевинным термоизоляционным материалом. Этот риск может усугубляться тем, что такие разделительные стенки могут храниться вне транспортного средства, подвергаясь таким образом воздействию всевозможных загрязнений.



4. Вместе с тем в пункте 7.3.7 добавления 2 к приложению 1 говорится о теплопотерях через разделительные стенки, для обозначения которых в тексте используется лишь два термина — «продольные» и «поперечные». Таким образом, существующих терминов недостаточно для определения того, что именно является разделительной стенкой, и из-за этого невозможно исключить технологические решения, не отвечающие целям сертификации, или исключить возможность разночтений, в результате которых в одной стране транспортное средство может быть сертифицировано как транспортное средство с мультитемпературным режимом, а в другой стране получить отказ в сертификации в качестве такового.

5. Цель данного предложения заключается в том, чтобы дополнить предложения, касающиеся разделительных стенок, включив в пункт 7.3.7 добавления 2 к приложению 1 следующие положения:

- Устройство разделительной стенки.

Предложение

6. В конце пункта 7.3.7 включить следующее предложение (устройство разделительной стенки):

«Щит, из которого выполнена разделительная стенка, состоит из слоя термоизоляционного материала, минимальная толщина которого соответствует значению, указанному в таблице пункта 7.3.7 добавления 2 к приложению 1, и наружного покрытия, прикрепленного по всей поверхности к термоизоляционному материалу».

Последствия

Затраты:	Никаких последствий.
Экологическое воздействие:	Улучшение санитарных условий внутри транспортного средства, достигаемое благодаря избеганию хранения съемных разделительных стенок вне транспортного средства.
Осуществимость:	Данное предложение может иметь последствия для производителей транспортных средств и компетентных органов, в частности в том, что касается методов сертификации транспортных средств с мультитемпературным режимом.
Обеспечение применения:	До вступления в силу данного предложения предлагается установить переходный период продолжительностью два года.
