

**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 добавлению 2
к приложению 1****Передано правительством Соединенного Королевства
Великобритании и Северной Ирландии****Введение**

1. Во время восьмой сессии неофициальной рабочей группы до нашего сведения было доведено, что новые требования к воздушному потоку не являются обязательными, если испытания решено проводить в соответствии с пунктом 3.2.5 дополнения 2 к приложению 1. Вместе с тем это никогда не входило в намерения, лежащие в основе первоначального предложения Соединенного Королевства, и мы надеемся, что данный рабочий документ позволит разрешить эту проблему.

**I. Предложение по поправкам к пункту 3.2.5 добавления 2
к приложению 1**

2. Перед разделом «Критерии приемлемости» добавить новый пункт 3.2.5:

«3.2.5 Для измерения уровня расхода воздуха используются методы, позволяющие измерить общий объем подачи воздуха. Рекомендуется использовать один из соответствующих существующих стандартов, т. е. ISO 5801: 2017 или AMCA 210-16».

3. Изменить соответствующим образом нумерацию пунктов, а затем добавить новый дополнительный пункт 3.2.10:

«3.2.10 Объем подаваемого потока воздуха не менее чем в 50 раз превышает объем порожнего помещения, за исключением следующих случаев:



- a) если порожний объем превышает 60 м³, объем подаваемого потока воздуха составляет не менее 3000 м³ в час для контейнеров, вагонов и грузовых автомобилей;
 - b) если порожний объем превышает 100 м³, объем подаваемого потока воздуха составляет не менее 5000 м³ в час».
4. Пункт 3.4.9 изменить следующим образом:
- «3.4.9 Транспортное средство должно отвечать требованиям к расходу воздуха в режиме охлаждения, изложенным в пункте 3.2.8 или в пункте 3.2.9».

II. Технические последствия

5. Данное изменение поможет прояснить вопрос, поднятый во время совещания неофициальной рабочей группы.

III. Экономические последствия

6. Данное изменение позволит привести СПС в соответствие с современными требованиями и обеспечит положительный эффект в плане повышения качества и безопасности пищевых продуктов. Финансовые последствия для отрасли могут выражаться в дополнительных расходах в тех случаях, когда проверка расхода воздуха еще не производится.

IV. Последствия для окружающей среды

7. Установленный расход воздуха в случае вторичных хладагентов позволит обеспечить соблюдение требований приложений 2 и 3 в отношении всех продуктов, находящихся в грузовом помещении.
-