



---

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся  
пищевых продуктов**

Семьдесят шестая сессия

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

состоявшейся в Женеве 13–16 октября 2020 года



## Содержание

	<i>Стр.</i>
I. Участники .....	5
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) .....	5
III. Выборы должностных лиц (пункт 2 повестки дня).....	5
IV. Деятельность органов ЕЭК, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 3 повестки дня) .....	5
A. Комитет по внутреннему транспорту .....	5
1. Цели в области устойчивого развития и стратегия КВТ .....	5
2. Вопросы, рассматриваемые в пунктах 99–104 доклада о работе восемьдесят первой сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) (19–22 февраля 2019 года) (ECE/TRANS/288), по которым еще не приняты решения. ....	7
B. Рабочая группа по сельскохозяйственным стандартам качества .....	7
V. Деятельность других международных организаций, занимающихся вопросами, которые представляют интерес для Рабочей группы (пункт 4 повестки дня) .....	8
A. Международный институт холода (МИХ) .....	8
B. «Трансфригорут интернэшнл» .....	8
C. Организации по стандартизации .....	8
VI. Статус и осуществление Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС) (пункт 5 повестки дня).....	9
A. Состояние применения Соглашения.....	9
B. Состояние поправок .....	9
C. Испытательные станции, официально назначаемые компетентными органами стран — участниц СПС .....	9
D. Обмен информацией между Сторонами в соответствии со статьей 6 СПС .....	9
E. Обмен передовой практикой для более эффективного осуществления СПС .....	10
F. Толкование СПС .....	10
1. Испытание на охлаждение многокамерных транспортных средств с мультитемпературным режимом (МКМТ). Приложение 1, добавление 2, пункт 6.2.1 iii), Соглашения СПС .....	10
2. Разъяснения относительно уполномочивания испытательных станций/ назначения экспертов по контролю соответствия транспортных средств, находящихся в эксплуатации требованиям СПС.....	10
3. Разъяснения относительно процедуры проверки транспортного средства-рефрижератора, находящегося в эксплуатации, изготовленного после 2 января 2012 года .....	10
4. Разъяснения относительно заполнения бланка свидетельства, выдаваемого на изотермические транспортные средства, транспортные средства-ледники, транспортные средства-рефрижераторы, отапливаемые транспортные средства или транспортные средства-рефрижераторы и отапливаемые транспортные средства, предназначенные для перевозок скоропортящихся пищевых продуктов.....	11

5.	Включение в Справочник СПС комментария к статье 3 СПС, касающегося определения термина «скоропортящиеся пищевые продукты» и комментария к статье 7 СПС, касающегося перевозок свежих фруктов и овощей. Поправки к приложению 3 к СПС, касающиеся температурных условий, которые должны соблюдаться при перевозке охлажденных скоропортящихся пищевых продуктов, и контроля температуры воздуха при перевозке охлажденных скоропортящихся пищевых продуктов .....	11
VII.	Предложения по поправкам к СПС (пункт 6 повестки дня).....	11
A.	Предложения, по которым еще не приняты решения .....	11
1.	Определение понятия автономности транспортного оборудования с учетом технологий смешанных источников .....	11
2.	Поправка, касающаяся применения мер контроля, подлежащих осуществлению в соответствии с разделом 4.3.4 добавления 2 к приложению 1 к СПС от 6 января 2018 года .....	12
3.	Поправки, касающиеся образцов свидетельства, в которых определены технические требования к транспортным средствам и контейнерам-цистернам, предназначенным для перевозки жидкостей, в связи с необходимостью принимать во внимание технологические изменения, обусловленные применением новых изоляционных пеноматериалов .....	12
4.	Поправки к приложению 1, добавление 2, пункты 3.2.6 и 4.3.4 ii), к приложению 1, добавление 3, и к Справочнику СПС .....	13
5.	Дополнение СПС положениями о том, чтобы компетентные органы Договаривающихся сторон опубликовывали на своих веб-сайтах перечни всех выданных свидетельств СПС .....	13
6.	Поправка к приложению 1, добавление 2 .....	14
7.	Предложение по изменению приложения 1, добавление 2, Образец протокола испытания № 12, «d) Замечания:» действительность протоколов испытаний для механических холодильных установок .....	14
8.	Градусы Цельсия и Кельвина .....	14
9.	Роль неопределенности измерений в процессе принятия решений по оценке соответствия в рамках СПС .....	14
B.	Новые предложения.....	14
1.	Возможность добровольного распространения сферы действия двусторонних и многосторонних соглашений в рамках СПС на продукты питания, которые могут стать непригодными для потребления человеком .....	14
2.	Поправка к приложению 1, добавление 2, пункт 2.2.1 .....	15
3.	Предложения по поправкам к СПС, внесенные неофициальной рабочей группой по совершенствованию системы допущения транспортных средств и термического оборудования СПС .....	15
VIII.	Справочник СПС (пункт 7 повестки дня) .....	15
	Поправки к приложению 1, добавление 2, пункты 3.2.6 и 4.3.4 ii), к приложению 1, добавление 3, и к Справочнику СПС.....	15
IX.	Доклады неофициальных рабочих групп (пункт 8 повестки дня) .....	16
	Доклад неофициальной рабочей группы по совершенствованию системы допущения транспортных средств и термического оборудования СПС .....	16
X.	Сфера действия СПС (пункт 9 повестки дня) .....	16
	Будущее СПС.....	16

---

XI.	Энергетическая маркировка, хладагенты и вспенивающие вещества (пункт 10 повестки дня).....	17
XII.	Программа работы (пункт 11 повестки дня).....	18
	Сроки проведения семьдесят седьмой сессии .....	18
XIII.	Прочие вопросы (пункт 12 повестки дня).....	18
	1. Обсуждение отзывов по итогам круглого стола, состоявшегося в октябре 2018 года.....	18
	2. Проект пересмотренной «дорожной карты» ЕЭК по интеллектуальным транспортным системам.....	18
	3. Выражение признательности.....	19
XIV.	Утверждение доклада (пункт 13 повестки дня).....	19
Приложения		
I.	Предлагаемые поправки к СПС .....	20
II.	Добавления к Справочнику СПС.....	26

## I. Участники

1. Семьдесят шестая сессия Рабочей группы Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов, первоначально запланированная на 7–9 апреля 2020 года, была отложена в связи с пандемией COVID-19 и мерами по охране здоровья населения, принятыми Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций и Договаривающимися сторонами СПС. Семьдесят шестая сессия проводилась 13–16 октября 2020 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, Латвии, Люксембурга, Нидерландов, Польши, Российской Федерации, Словакии, Словении, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Турции, Финляндии, Франции, Хорватии и Чехии.

3. Кроме того, в ее работе участвовали представители межправительственной организации «Международный институт холода» (МИХ) и следующих неправительственных организаций: Международной ассоциации изготовителей автомобильных кузовов и прицепов (МАИАКП) и международной федерации «Трансфригорут интернэшнл» (ТИ).

## II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

*Документы:* ECE/TRANS/WP.11/242/Rev.1  
ECE/TRANS/WP.11/242/Add.1/Rev.1  
неофициальные документы: INF.1 и INF.6 (секретариат)

4. Предварительная повестка дня (ECE/TRANS/WP.11/242/Rev.1 и -/Add.1/Rev.1) была утверждена с поправками, содержащимися в неофициальном документе INF.1 с учетом неофициальных документов INF.1–INF.18.

## III. Выборы должностных лиц (пункт 2 повестки дня)

5. Рабочая группа избрала г-на К. де Путтера (Нидерланды) Председателем, а г-на Ж.М. Бонналя (Франция) — заместителем Председателя для своей сессии в 2021 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.

## IV. Деятельность органов ЕЭК, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 3 повестки дня)

### A. Комитет по внутреннему транспорту

6. Рабочая группа была проинформирована о результатах восьмидесяти второй сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) (25–28 февраля 2020 года), которые отражены в ее докладе (ECE/TRANS/294, пункты 87–90).

7. КВТ утвердил доклады о работе своих вспомогательных органов (ECE/TRANS/294, пункт 131).

#### 1. Цели в области устойчивого развития и стратегия КВТ

*Документ:* ECE/TRANS/WP.11/2020/16 (заместитель Председателя WP.11)

8. В 2019 году Председатель Рабочей группы передал членам WP.11 для получения их мнений и материалов пояснительную записку секретариата вместе с

проектом рекомендаций КВТ об осуществлении его стратегии в период до 2030 года в области устойчивого развития транспорта и инновационных технологий, включая перевозку скоропортящихся пищевых продуктов. В пояснительной записке подчеркивалось, что Рабочей группе следует принять надлежащие меры для согласования своей деятельности с принятой стратегией КВТ.

9. Рабочая группа одобрила этот проект рекомендаций и подтвердила, что ее работа и СПС полностью согласуются со стратегией КВТ и будут и впредь соответствовать ей при условии, что СПС будет оставаться актуальным и обновляться с учетом технического прогресса.

10. Рабочая группа одобрила содержащиеся в документе ECE/TRANS/WP.11/2020/16 рекомендации, направленные на обеспечение согласованности с целями устойчивого развития и стратегией КВТ. Эти рекомендации сводятся к нижеследующему.

#### **ЦУР № 2 — Ликвидация голода**

*СПС обеспечивает сохранение и безопасную перевозку сельскохозяйственной продукции и качество имеющихся продуктов питания.*

11. Хотя можно утверждать, что в СПС включены не все «скоропортящиеся» пищевые продукты, следует отметить, что его положения касаются в первую очередь тех пищевых продуктов, которые опасны для человека при употреблении в пищу в испорченном состоянии, и таким образом давление на сектор перевозок со стороны контрольно-надзорных органов ограничивается теми случаями, в которых это абсолютно необходимо. Порчу таких продовольственных товаров, как свежие фрукты и овощи, распознать легко, и, следовательно, они не представляют опасности для человека. Поскольку в данном случае существуют прямые финансовые последствия для грузополучателей и перевозчиков, а риск для здоровья населения отсутствует, перевозка этих неопасных продовольственных товаров может регулироваться самим рынком.

12. Рабочая группа, возможно, рассмотрит вопрос о разработке руководства по перевозке неопасных пищевых продуктов для содействия уменьшению пищевых отходов. Однако такие факторы, как тип пищевых продуктов и их предназначение после перевозки (хранение или непосредственное потребление), могут серьезно затруднить вынесение конкретных рекомендаций об условиях перевозки. Использование сертифицированных на основании СПС транспортных средств для внутренних перевозок скоропортящихся пищевых продуктов, которые могут стать непригодными для потребления человеком, поможет уменьшить пищевые отходы и потери продовольствия.

#### **ЦУР № 8 — Достойная работа и экономический рост**

*СПС позволяет повысить эффективность использования ресурсов в контексте глобального потребления.*

13. Сертифицированные в соответствии с требованиями СПС специальные транспортные средства и термическое оборудование, используемые для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов, обладают минимальными необходимыми рабочими параметрами и способствуют эффективному использованию ресурсов в глобальном масштабе, что имеет особое значение в странах с менее развитым нормативным регулированием. Пищевые продукты животного происхождения, которые являются особенно опасными в случае потребления в испорченном виде и, следовательно, подпадают под действие СПС, характеризуются значительно большим влиянием на состояние окружающей среды по сравнению с пищевой продукцией растительного происхождения.

## ЦУР № 12 — Ответственное потребление и производство

*СПС способствует поддержанию непрерывности холодильной цепи и уменьшению отходов и потерь продуктов питания при перевозке.*

14. Являясь одним из звеньев холодильной цепи, этап перевозки скоропортящихся пищевых продуктов в соответствии с положениями СПС способствует сокращению отходов и потерь продуктов питания во время их транспортировки, а также сокращению выбросов CO<sub>2</sub> как прямого следствия утилизации испорченных грузов. Несмотря на то, что положениями СПС охвачены не все пищевые продукты, наличие кондиционированных транспортных средств, соответствующих требованиям СПС, приведет к использованию этого оборудования для других пищевых продуктов и преимущественному выбору таких транспортных средств грузоотправителями и перевозчиками для доставки пищевых продуктов в идеальном состоянии.

## ЦУР № 14 — Сохранение морских экосистем

*СПС способствует внедрению устойчивых методов рыболовства.*

15. Как правило, вылов рыбы производится не по месту ее основного потребления, и такие рыбные продукты должны доставляться в пункт назначения в контролируемых условиях. Поскольку рыба подпадает под действие СПС, надлежащее использование транспортных средств СПС для перевозки рыбной продукции позволяет предотвратить ее порчу.

16. Деятельность WP.11 и СПС также способствует ограничению воздействия на окружающую среду перевозок скоропортящихся пищевых продуктов за счет использования хладагентов с более низким потенциалом глобального потепления (ПГП), более эффективных холодильных установок и мультимодальных перевозок (насколько это возможно) на внутреннем транспорте.

## Заключение

17. Признав важность сохранения актуальности СПС и его обновления в соответствии с техническим прогрессом, Рабочая группа решила учредить неофициальную рабочую группу по вопросу о будущем СПС, функции Председателя которой будет выполнять представитель Франции, а заместителя Председателя — представитель Российской Федерации, со следующим мандатом:

*Изучить возможности модернизации СПС и содействовать реализации целей устойчивого развития и стратегии КВТ на период до 2030 года в области устойчивого развития транспорта и инновационных технологий, включая перевозку скоропортящихся пищевых продуктов.*

18. Все члены WP.11 получают приглашение от Председателя/заместителя Председателя неофициальной рабочей группы. Испания, Италия, Российская Федерация, Турция и Франция проявили заинтересованность в участии в ее работе.

## 2. Вопросы, рассматриваемые в пунктах 99–104 доклада о работе восьмидесятой первой сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) (19–22 февраля 2019 года) (ECE/TRANS/288), по которым еще не приняты решения

*Документ:* ECE/TRANS/WP.11/2020/15 (заместитель Председателя WP.11)

19. Этот документ обсуждался в рамках пункта 12 повестки дня «Прочие вопросы».

## В. Рабочая группа по сельскохозяйственным стандартам качества

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

- сорок седьмая сессия Специализированной секции по разработке стандарта на семенной картофель (GE.6), 16–17 марта 2020 года, Женева, Швейцария;

- шестьдесят восьмая сессия Специализированной секции по разработке стандартов на свежие фрукты и овощи (GE.1), 6–8 мая 2020 года, Женева, Швейцария;
- шестьдесят седьмая сессия Специализированной секции по разработке стандартов на сухие и сушеные продукты (GE.2), 15–17 июня 2020 года, Женева, Швейцария;
- двадцать восьмая сессия Специализированной секции по разработке стандартов на мясо (GE.11), 2–4 сентября 2020 года, Женева, Швейцария;
- семьдесят шестая сессия Рабочей группы по сельскохозяйственным стандартам качества (WP.7), 16–17 ноября 2020 года, Женева, Швейцария.

С новейшим инструментом ЕЭК ООН по борьбе с продовольственными потерями и пищевыми отходами можно ознакомиться на веб-сайте <http://www.unece.org/trade/agr/unece-foodlosschallenge.html>.

Более подробную информацию об этих и других мероприятиях см. на следующем веб-сайте WP.7: <http://www.unece.org/trade/agr/welcome.html>.

## **V. Деятельность других международных организаций, занимающихся вопросами, которые представляют интерес для Рабочей группы (пункт 4 повестки дня)**

### **A. Международный институт холода (МИХ)**

21. Рабочая группа была проинформирована о результатах совещания Подкомиссии МИХ по перевозкам холодильным транспортом, которое проводилось в формате видеоконференции 19 мая 2020 года (см. неофициальный документ INF.3). Подкомиссия поддержала предложения, представленные на рассмотрение WP.11, в том числе относительно:

- градусов Цельсия и Кельвина (никаких технических возражений против представленного Испанией предложения не поступило);
- неопределенности измерений (рекомендовано с небольшой модификацией);
- диаметра люка цистерн (рекомендовано с небольшой модификацией).

### **B. «Трансфригорут интернэшнл»**

22. Представитель «Трансфригорут интернэшнл» сообщил о недавней деятельности своей организации, освещенной в неофициальном документе INF.7.

23. WP.11 была проинформирована о некоторых изменениях в организации «Трансфригорут интернэшнл»: г-н Джо Грили был избран Председателем до конца 2020 года, а г-н Лионель Пуршерес — на период 2021–2023 годов.

### **C. Организации по стандартизации**

24. 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. Никаких новых документов к этой сессии подготовлено не было.



## **VI. Статус и осуществление Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС) (пункт 5 повестки дня)**

### **A. Состояние применения Соглашения**

25. 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**

26. Предлагаемые поправки к СПС, утвержденные WP.11 на ее семьдесят третьей и семьдесят четвертой сессиях, состоявшихся в Женеве соответственно 10–13 октября 2017 года и 8–12 октября 2018 года, считаются принятыми с 6 января 2020 года (уведомление депозитария C.N.5.2020.TREATIES-XI.B.22) и вступили в силу 6 июля 2020 года.

### **C. Испытательные станции, официально назначаемые компетентными органами стран — участниц СПС**

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

### **D. Обмен информацией между Сторонами в соответствии со статьей 6 СПС**

28. На семьдесят пятой сессии WP.11 поблагодарила 22 страны, представившие данные в ответ на вопросник об осуществлении СПС в 2018 году, подчеркнув необходимость в обязательном порядке иметь информацию от всех Договаривающихся сторон СПС и тот факт, что такая информация служит одним из средств согласования усилий по осуществлению Соглашения.

29. Информация, полученная за 2019 год, представлена в документе ECE/TRANS/WP.11/2020/17. 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.11/2020/17. 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. Рабочая группа решила вновь включить эти вопросы в вопросник на 2020 год.

30. 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 в Интернете, URL: <http://www.unece.org/trans/main/wp11/teststationsnew.html>.

## **Е. Обмен передовой практикой для более эффективного осуществления СПС**

31. Поскольку никаких документов в рамках этого подпункта повестки дня представлено не было, никакой дискуссии по данному вопросу не проводилось.

## **Ф. Толкование СПС**

### **1. Испытание на охлаждение многокамерных транспортных средств с мультитемпературным режимом (МКМТ). Приложение 1, добавление 2, пункт 6.2.1 iii), Соглашения СПС**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.11/2020/9 (Финляндия)

32. Договаривающимся сторонам, имеющим опыт проведения испытаний на охлаждение многокамерных транспортных средств с мультитемпературным режимом (МКМТ), было предложено ответить на вопрос, содержащийся в документе, и представить информацию о своем опыте и передовой практике на рабочей платформе WP.11, URL: <https://wiki.unece.org/display/wp11/>.

### **2. Разъяснения относительно уполномочивания испытательных станций/назначения экспертов по контролю соответствия транспортных средств, находящихся в эксплуатации требованиям СПС**

*Документ:* неофициальный документ INF.2 (Российская Федерация)

33. По мнению нескольких делегаций, чрезвычайно важно, чтобы все стороны, которые могут извлечь выгоду из того или иного решения (т. е. изготовители, продавцы, сервисные центры по обслуживанию или ремонту термического оборудования и транспортных средств, предназначенных для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов и т. д.), и директивные органы были независимы друг от друга. Это следует учитывать при уполномочивании испытательных станций и назначении экспертов, отвечающих за принятие решений о том, могут ли специальные транспортные средства сохранять за собой изначально присвоенный им класс в течение расширенного периода продолжительностью в три года.

34. Было также подтверждено, что компетентному органу следует удостовериться в наличии у заявителя всего необходимого организационно-технического обеспечения и оборудования, обеспечивающего возможность проведения мероприятий по контролю соответствия специальных транспортных средств требованиям СПС.

35. Договаривающимся сторонам было предложено представить информацию о своем опыте и передовой практике в этой области на рабочей платформе WP.11 в Интернете, URL: <https://wiki.unece.org/display/wp11/>.

### **3. Разъяснения относительно процедуры проверки транспортного средства-рефрижератора, находящегося в эксплуатации, изготовленного после 2 января 2012 года**

*Документ:* неофициальный документ INF.4 (Российская Федерация)

36. По мнению некоторых представителей, хотя испытание транспортного средства-рефрижератора при температуре выше 30 °C и возможно, но проводить его не рекомендуется. Так как максимальный период времени, предусмотренный для испытания, составляет 6 часов, результаты испытаний, проведенных при температуре выше 30 °C, могут оказаться недостоверными, поскольку транспортное средство, выдержавшее испытание при температуре 30 °C, может не пройти его при более высоких температурах.

**4. Разъяснения относительно заполнения бланка свидетельства, выдаваемого на изотермические транспортные средства, транспортные средства-ледники, транспортные средства-рефрижераторы, отопляемые транспортные средства или транспортные средства-рефрижераторы и отопляемые транспортные средства, предназначенные для перевозок скоропортящихся пищевых продуктов**

*Документ:* неофициальный документ INF.5 (Российская Федерация)

37. Из выступлений делегаций по этому вопросу стало ясно, что при заполнении свидетельств СПС не существует единообразных критериев для вычеркивания наименования «изотермическое» в качестве неприменимого. Было предложено представить соответствующий документ для рассмотрения на следующем совещании Подкомиссии МИХ по перевозкам холодильным транспортом (совещание СЕРТЕ).

38. Договаривающимся сторонам было предложено представить информацию о своем опыте и передовой практике в этой области на рабочей платформе WP.11 в Интернете, URL: <https://wiki.unece.org/display/wp11/>.

**5. Включение в Справочник СПС комментария к статье 3 СПС, касающегося определения термина «скоропортящиеся пищевые продукты» и комментария к статье 7 СПС, касающегося перевозок свежих фруктов и овощей. Поправки к приложению 3 к СПС, касающиеся температурных условий, которые должны соблюдаться при перевозке охлажденных скоропортящихся пищевых продуктов, и контроля температуры воздуха при перевозке охлажденных скоропортящихся пищевых продуктов**

*Документы:* неофициальный документ INF.8 (Российская Федерация)  
неофициальный документ INF.9 (Российская Федерация)  
неофициальный документ INF.10 (Российская Федерация)

39. Документы, а также замечания, высказанные в ходе сессии, были представлены на рассмотрение неофициальной рабочей группой по вопросу о будущем СПС.

40. Результаты обсуждений в неофициальной рабочей группе будут представлены на семьдесят седьмой сессии WP.11.

## **VII. Предложения по поправкам к СПС (пункт 6 повестки дня)**

### **A. Предложения, по которым еще не приняты решения**

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

*Документы:* ECE/TRANS/WP.11/2020/1/Rev.1 (Франция)  
неофициальный документ INF.12 (Нидерланды)  
неофициальный документ INF.16 (Франция)

41. Некоторые делегации в принципе поддержали это предложение, однако было решено, что необходимо проделать дополнительную работу, с тем чтобы сделать его более широким и перспективным. С этой целью было предложено создать неофициальную рабочую группу с участием также представителей отрасли. Было предложено также представить соответствующий документ для рассмотрения на следующем совещании Подкомиссии МИХ по перевозкам холодильным транспортом (совещание СЕРТЕ).

42. Делегация Франции подчеркнула потребность в срочном введении четкого определения автономных и электрических транспортных средств, поскольку нынешнее применение этих технологий при отсутствии конкретных определений ставит под угрозу добросовестную конкуренцию и обеспечение соблюдения

применимых требований. Пересмотренное предложение было изложено в неофициальном документе INF.16.

43. Пересмотренное предложение было вынесено на голосование. Оно было отклонено при одном голосе «за» (Франция) и четырех — «против» (Германия, Дания, Испания и Соединенное Королевство).

44. Делегация Франции представит пересмотренное предложение на следующей сессии с учетом высказанных замечаний, поскольку принципиальных возражений против включения определений автономных и электрических транспортных средств в СПС не было

**2. Поправка, касающаяся применения мер контроля, подлежащих осуществлению в соответствии с разделом 4.3.4 добавления 2 к приложению 1 к СПС от 6 января 2018 года**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.11/2020/3/Rev.1 (Франция)

45. Делегация Франции пояснила, что это предложение имело целью вернуться к положению вещей до 19 декабря 2016 года, когда информация о расходе воздуха указывалась изготовителем, и что это необходимо лишь в том случае, если предложение, содержащееся в документе ECE/TRANS/WP.11/2020/5/Rev.1, не будет принято.

46. Предложение было вынесено на голосование. Оно было отклонено при трех голосах «за» (Испания, Италия и Франция) и двух — «против» (Германия и Соединенное Королевство).

**3. Поправки, касающиеся образцов свидетельства, в которых определены технические требования к транспортным средствам и контейнерам-цистернам, предназначенным для перевозки жидкостей, в связи с необходимостью принимать во внимание технологические изменения, обусловленные применением новых изоляционных пеноматериалов**

*Документы:* ECE/TRANS/WP.11/2020/4/Rev.1 (Франция)  
неофициальный документ INF.17 (Франция)

47. Некоторые делегации заявили, что для понимания причин, лежащих в основе этого предложения, необходимы дополнительные разъяснения. Было выявлено несколько проблем, а именно:

- a) не все испытательные станции располагают необходимой информацией для проведения испытаний;
- b) вопросы, связанные с конфиденциальностью;
- c) появление на рынке новых изоляционных материалов.

48. Делегация Франции подчеркнула важность того, чтобы испытательные станции могли сравнивать изоляцию испытуемых транспортных средств с прототипом в качестве первого шага к сертификации. Было высказано мнение о том, что для снятия обеспокоенности по поводу конфиденциальности информация о конструктивных параметрах и составе пеноматериалов может передаваться непосредственно испытательным станциям в соответствии с соглашениями о конфиденциальности и что нет необходимости включать эту информацию в протоколы испытаний, поскольку это соответствует практике, уже сложившейся в некоторых Договаривающихся сторонах СПС.

49. Пересмотренное предложение, содержащееся в неофициальном документе INF.17, было вынесено на голосование. Оно было отклонено при шести голосах «за» (Дания, Италия, Люксембург, Соединенное Королевство, Франция и Чехия) и одним — «против» (Германия).

**4. Поправки к приложению 1, добавление 2, пункты 3.2.6 и 4.3.4 ii), к приложению 1, добавление 3, и к Справочнику СПС**

*Документы:* ECE/TRANS/WP.11/2020/5/Rev.1 (Соединенное Королевство)  
неофициальный документ INF.13 (Нидерланды)  
неофициальный документ INF.14/Rev.1 (Соединенное Королевство)

50. Было выражено общее принципиальное согласие в отношении включения в СПС положений, касающихся циркуляции воздуха в кузове транспортного средства; вместе с тем некоторые делегации отметили, что для обсуждения пересмотренного предложения, содержащегося в неофициальном документе INF.14/Rev.1, требуется больше времени. В частности, делегация Финляндии высказала следующие замечания:

a) В предложении следует четко указать, что поправка будет применяться только к транспортным средствам, изготовленным после ее вступления в силу.

b) Положение «Для транспортного средства-рефрижератора класса F расход воздуха может быть уменьшен при  $N > 40$ , и, если  $V$  превышает  $100 \text{ м}^3$ ,  $VL$  может быть ограничен  $5500 \text{ м}^3/\text{час}$ » должно охватывать также класс C.

c) При расчете доступной мощности воздушного потока следует учитывать мощность воздушного потока вентиляторов без охлаждения или обогрева.

d) Для грузовых транспортных средств с внутренним объемом более  $60 \text{ м}^3$  надлежит установить фиксированный требуемый расход  $3300 \text{ м}^3/\text{ч}$ .

e) Каким образом были учтены требования к расходу воздуха в каждом отделении транспортных средств МКМТ?

51. Кроме того, было упомянуто, что железнодорожные перевозки также относятся к сфере действия СПС, поэтому в предложении следует учитывать и габариты железнодорожных вагонов.

52. Делегация Соединенного Королевства поблагодарила Рабочую группу за замечания и прогресс, достигнутый в ходе сессии, и выразила намерение передать этот документ для рассмотрения на следующем совещании Подкомиссии МИХ по перевозкам холодильным транспортом (совещание СЕРТЕ) с целью представления пересмотренного предложения на следующей сессии.

**5. Дополнение СПС положениями о том, чтобы компетентные органы Договаривающихся сторон опубликовывали на своих веб-сайтах перечни всех выданных свидетельств СПС**

*Документы:* ECE/TRANS/WP.11/2020/6 (Российская Федерация)  
неофициальный документ INF.18 (Российская Федерация)

53. Некоторые делегации высказались в поддержку этого предложения, полагая, что база данных для обмена информацией о свидетельствах расширит возможности для проверки соответствия сотрудниками полиции и других правоохранительных органов. С другой стороны, было отмечено, что с учетом времени и расходов, связанных с созданием и обновлением в режиме реального времени национальных баз с данными о выданных свидетельствах СПС, в предложение следует включить другие способы проверки действительности и подлинности свидетельств СПС, включая, помимо прочего, электронные подписи на свидетельствах или включение в свидетельство веб-ссылки с защищенным кодом.

54. Российская Федерация согласилась с замечаниями и представила пересмотренное предложение в неофициальном документе INF.18. Оно было вынесено на голосование. Предложение было отклонено при пяти голосах «за» (Испания, Италия, Российская Федерация, Финляндия и Франция) и четырех — «против» (Германия, Чехия, Турция и Соединенное Королевство).

**6. Поправка к приложению 1, добавление 2**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.11/2020/7 (Соединенное Королевство)

55. Это предложение было принято (см. приложение I).

**7. Предложение по изменению приложения 1, добавление 2, Образец протокола испытания № 12, «d) Замечания:» действительность протоколов испытаний для механических холодильных установок**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.11/2020/10 (Германия)

56. Некоторые делегации высказали мнение о том, что если в СПС будут включены подробные правила для специально разработанных холодильных установок, производимых небольшими партиями, и установок массового производства, то следует составить отдельную главу, посвященную оборудованию для охлаждения и обогрева с определениями и четким разграничением установок массового производства и изделий, производимых небольшими партиями. С учетом того что конструкция большинства холодильных установок остается идентичной в течение периода продолжительностью не более нескольких лет, ссылку на пункт б а) добавления 1 к приложению 1 в образце № 12 не следует исключать до тех пор, пока это различие не будет проведено.

57. Было также предложено рассмотреть предложение Германии, содержащееся в документе ECE/TRANS/WP.11/2019/4, однако было отмечено, что до сих пор отсутствует четкое определение формулировки «основные компоненты не подлежат модификации», что затрудняет принятие компетентными органами решения о том, следует ли продлевать срок действия свидетельства о допущении данного типа.

58. Германия решила представить пересмотренное предложение на одной из будущих сессий с учетом всех высказанных замечаний.

**8. Градусы Цельсия и Кельвина**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.11/2020/11 (Испания)

59. После нескольких уточнений предложения были приняты (см. приложение I).

**9. Роль неопределенности измерений в процессе принятия решений по оценке соответствия в рамках СПС**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.11/2020/12 (Словения)

60. Это предложение было принято (см. приложение II).

**В. Новые предложения****1. Возможность добровольного распространения сферы действия двусторонних и многосторонних соглашений в рамках СПС на продукты питания, которые могут стать непригодными для потребления человеком**

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

61. Некоторые делегации высказали мнение о том, что расширение сферы применения СПС в контексте двусторонних или многосторонних соглашений на скоропортящиеся продукты питания, которые могут стать непригодными для потребления человеком, будет способствовать сокращению пищевых отходов и потерь продовольствия. Участники отметили также, что это предложение соответствует правилам ЕС о безопасности пищевых продуктов (Регламент СЕ/178/2002, статья 14), подчеркивая важность перевозки скоропортящихся пищевых продуктов в контролируемых условиях.

62. По мнению других делегаций, в этом предложении нет необходимости, так как согласно их юридическому заключению нет никакой необходимости в указании в любом соглашении, что могут заключаться двусторонние или многосторонние

соглашения по вопросам, не охватываемым самим этим соглашением. Любое суверенное государство может по своему желанию заключать любое двустороннее или многостороннее соглашение без разрешения Договаривающихся сторон другого соглашения.

63. Предложение было вынесено на голосование. Оно было отклонено при четырех голосах «за» (Испания, Италия, Российская Федерация и Франция) и одном — «против» (Дания).

## 2. Поправка к приложению 1, добавление 2, пункт 2.2.1

*Документ:* ECE/TRANS/WP.11/2020/13 (Испания)

64. Некоторые делегации отметили, что СПС не предназначено для определения требований к конструкции. В Европе применяется несколько стандартов, охватывающих требования к конструкции цистерн, и включение в СПС положений, регулирующих размеры люка цистерн, создаст некоторые проблемы для Договаривающихся сторон, использующих различные стандарты.

65. В целом Рабочая группа положительно относится к установлению минимального размера люка для цистерн в диапазоне 40–50 см, однако по-прежнему существуют сомнения в том, что СПС является подходящим документом для включения этого требования.

66. Делегация Испании представит на одной из будущих сессий пересмотренное предложение с учетом всех высказанных замечаний.

## 3. Предложения по поправкам к СПС, внесенные неофициальной рабочей группой по совершенствованию системы допущения транспортных средств и термического оборудования СПС

*Документ:* ECE/TRANS/WP.11/2020/14 (Нидерланды от имени неофициальной рабочей группы)

67. Предложения 1, 2 и 3 были приняты (см. приложение I).

68. Что касается предложения 4, то после того, как было разъяснено, что компетентные органы располагают инструментами для расчета всех необходимых параметров для заявления о соответствии и что единственным отсутствующим звеном является типовой образец заявления, предложения, содержащиеся в пунктах 9 и 10, были приняты с внесенными в них поправками (см. приложение I). Были также приняты предложения, содержащиеся в пункте 12 и в приложении I (см. приложение I).

69. Предложение, содержащееся в пункте 11, принято не было.

70. WP.11 поручила секретариату направить предложенные поправки, принятые ею на ее семьдесят пятой и семьдесят шестой сессиях и содержащиеся соответственно в приложении II к документу ECE/TRANS/WP.11/241 и в приложении I к настоящему докладу, в Договорную секцию Организации Объединенных Наций для официального уведомления Договаривающихся сторон СПС.

## VIII. Справочник СПС (пункт 7 повестки дня)

### Поправки к приложению 1, добавление 2, пункты 3.2.6 и 4.3.4 ii), к приложению 1, добавление 3, и к Справочнику СПС

*Документ:* ECE/TRANS/WP.11/2020/5/Rev.1 (Соединенное Королевство)

71. Поскольку соответствующее предложение о внесении поправки в СПС принято не было, эта сопутствующая поправка к Руководству СПС была отклонена.

72. С последним вариантом Справочника СПС можно ознакомиться на веб-сайте Отдела транспорта на английском, русском и французском языках в Интернете, URL: [http://www.unece.org/trans/main/wp11/atp\\_handbook.html](http://www.unece.org/trans/main/wp11/atp_handbook.html).

## **IX. Доклады неофициальных рабочих групп (пункт 8 повестки дня)**

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

*Документ:* неофициальный документ INF.11 (Нидерланды от имени неофициальной рабочей группы)

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

74. Рабочая группа в принципе согласилась с разработкой проекта руководящего документа по заявлению о соответствии (приложение 1, добавление 2, пункт 7.3.6) и определением параметров многокамерных транспортных средств с мультитемпературным режимом (МКМТ). Проект руководящего документа было решено изложить в неофициальном документе INF.11 для получения замечаний и предложений на рабочей платформе WP.11 в Интернете, URL: <https://wiki.unece.org/display/wp11/>.

75. WP.11 поблагодарила неофициальную рабочую группу за безупречную работу, облегчающую процесс обсуждения на пленарных заседаниях, и продлила мандат неофициальной рабочей группы по совершенствованию системы допущения транспортных средств и термического оборудования СПС до 2021 года.

## **X. Сфера действия СПС (пункт 9 повестки дня)**

### **Будущее СПС**

*Документ:* ECE/TRANS/WP.11/2020/8 (заместитель Председателя WP.11)

76. Рабочая группа поблагодарила заместителя Председателя за важную работу по составлению этого документа и за предложения о том, как подготовить СПС к вызовам будущего. Были рассмотрены следующие основные темы:

a) *Новые законы, ограничивающие загрязнение и выбросы углекислого газа двигателями внутреннего сгорания*

77. Некоторые делегации отметили, что, поскольку программное обеспечение играет все более значимую роль в оценке характеристик холодильных машин, важно найти способ учета различий между разными версиями программного обеспечения и различными испытываемыми конфигурациями. Удостоверяющий орган должен быть проинформирован о версии используемого программного обеспечения и испытываемой конфигурации.

78. Франция также предложила проводить различие между протоколами испытаний и свидетельствами образца типа. Свидетельства образца типа должны включать только информацию, необходимую для сертификации в целях подтверждения одинакового объема и эксплуатационных параметров установки. Некоторые делегации сочли это предложение целесообразным и решили изучить этот вопрос более подробно.



- b) *Использование нескольких систем охлаждения и обогрева*
- c) *Использование оборудования с более эффективной изоляцией*
- d) *Изменение климата и присоединение новых Договаривающихся сторон в новых климатических зонах*

79. Дания указала, что при разработке правил в этой области следует проявлять осмотрительность. Если использование специальных транспортных средств будет ограничено климатическими условиями, для которых оно сертифицировано, то выполнение дорожных проверок может стать весьма сложной задачей.

- e) *Использование морских рефрижераторных контейнеров для внутреннего транспорта*

80. Было отмечено, что морские рефрижераторные контейнеры в настоящее время не допущены к использованию в соответствии с СПС. Было упомянуто также, что попытки допущения этих контейнеров на основании СПС могут быть сопряжены с некоторыми трудностями, включая, в частности, следующие:

- отличия по габаритам и массе от контейнеров, используемых на внутреннем транспорте;
- проблемы с юрисдикцией, поскольку морские контейнеры считаются частью судна, а суда могут не быть зарегистрированы в Договаривающейся стороне СПС;
- конструкция и материалы могут отличаться от конструкции и материалов контейнеров, сертифицированных на основании СПС;
- морские контейнеры не имеют независимого источника питания.

- f) *Изменения в системах производства и поставок продуктов питания*
- g) *Международные почтовые отправления и упаковка, используемая при таких перевозках*

81. WP.11 согласилась с важностью уточнения того, подпадает ли под сферу действия СПС перевозка скоропортящихся пищевых продуктов в посылках и небольших контейнерах. Поскольку отправка в посылках и небольших контейнерах получает на рынке все большее распространение, ответы на вопросник об осуществлении СПС в 2019 году следует использовать в качестве отправной точки для обсуждения.

82. В заключение Рабочая группа решила представить этот документ, а также замечания, высказанные в ходе обсуждения, на рассмотрение неофициальной рабочей группы по вопросу о будущем СПС.

83. «Дорожная карта» для присоединения к СПС и его осуществления, подготовленная в рамках проекта ЕвроМед в области автомобильного, железнодорожного и городского транспорта с участием секретариата и председателей WP.11, была опубликована и размещена на веб-сайте ЕЭК ООН в Интернете, URL: <http://www.unece.org/trans/areas-of-work/transport-of-perishable-foodstuffs/road-map-for-accession-and-implementation-of-atp.html>.

## **XI. Энергетическая маркировка, хладагенты и вспенивающие вещества (пункт 10 повестки дня)**

84. Поскольку никаких документов в рамках этого пункта повестки дня представлено не было, дискуссии по данному вопросу не проводилось.

## ХII. Программа работы (пункт 11 повестки дня)

### Сроки проведения семьдесят седьмой сессии

85. Семьдесят седьмую сессию WP.11 планируется провести 26–29 октября 2021 года (вторник–пятница). Предельный срок для представления документов — 30 июля 2021 года

## ХIII. Прочие вопросы (пункт 12 повестки дня)

### 1. Обсуждение отзывов по итогам круглого стола, состоявшегося в октябре 2018 года

*Документ:* ECE/TRANS/WP.11/2020/15 (заместитель Председателя WP.11)

86. Рабочая группа приняла к сведению нерассмотренные вопросы, выявленные неофициальной рабочей группой по совершенствованию методов работы WP.11 и представленные в документе ECE/TRANS/WP.11/2020/15. В ожидании результатов будущих обсуждений был достигнут прогресс по нижеследующим вопросам.

#### a) Частотность проведения совещаний

87. Число сессий было увеличено до трех в течение двухгодичного периода с пересмотром на восемьдесят третьей сессии КВТ в 2021 году. К сожалению, из-за вспышки пандемии COVID-19 апрельскую сессию 2020 года пришлось отложить, и, следовательно, в 2020 году была проведена только одна сессия. Рабочая группа просила КВТ отложить пересмотр этого решения до его сессии в 2023 году.

#### b) Фиксированный срок принятия предложений

#### c) Фиксированные даты вступления в силу новых предложений

88. Рабочая группа решила, что было бы желательно, чтобы новые поправки вступали в силу в установленную дату, т. е. 1 января или 1 июля. Один из сотрудников секретариата отметил, что из-за неопределенности, существующей в связи с пунктом 2 b) статьи 18 СПС, установление даты вступления поправок в силу будет означать, что поправки будут вступать в силу не тогда, когда Договаривающиеся стороны, использующие пункт 2 b) статьи 18, уведомят секретаря об их принятии, а в установленную дату. Рабочая группа вновь рассмотрит эту тему на одной из будущих сессий.

#### d) Неофициальные рабочие группы

#### e) Ссылки на стандарты и специальная рабочая группа по стандартам

89. Было подчеркнуто, что Рабочей группе следует ускорить создание неофициальной рабочей группы по стандартизации, как это было решено на семьдесят четвертой сессии, в целях более эффективного рассмотрения этих вопросов, несмотря на трудности, связанные с поиском экспертов, которые могли бы работать над ними на постоянной основе.

#### f) Использование документов

90. Пункты, определенные в рамках пункта «Прочие вопросы», можно было бы обсудить на одной из будущих сессий WP.11.

### 2. Проект пересмотренной «дорожной карты» ЕЭК по интеллектуальным транспортным системам

*Документ:* неофициальный документ INF.15 (секретариат)

91. В соответствии с решением № 18, принятым Комитетом по внутреннему транспорту на его восемьдесят второй сессии в феврале 2020 года, секретариату было

предложено в сотрудничестве со вспомогательными рабочими группами КВТ приступить к подготовке пересмотра «дорожной карты» ЕЭК по интеллектуальным транспортным системам.

92. В качестве первого шага секретариат Всемирного форума по согласованию правил в области транспортных средств (WP.29) провел совещание с сопредседателями Неофициальной рабочей группы по интеллектуальным транспортным системам, которая действует под эгидой Всемирного форума, для определения необходимых мер по осуществлению решения № 18 КВТ. Сопредседатели представили материалы для подготовки первого проекта пересмотренной «дорожной карты» КВТ, после чего начались консультации между рабочими группами и вспомогательными органами КВТ. Этот документ и информация о процессе пересмотра передаются в распоряжение всех рабочих групп и вспомогательных органов КВТ по мере проведения ими своих сессий летом и осенью 2020 года.

93. Предлагаемая система обновления «дорожной карты» КВТ предусматривает использование онлайн-платформы «Google docs», с помощью которой заинтересованные стороны могут получить доступ к документу и совместно работать над ним. Всем заинтересованным сторонам было предложено внести свой вклад в этот процесс с целью подготовки проекта пересмотренной «дорожной карты» КВТ для представления на сессии Бюро КВТ в ноябре 2020 года с ее последующей передачей сессии КВТ в феврале 2021 года.

94. С проектом документа, содержащимся в неофициальном документе INF.15 и обновленным 14 октября 2020 года, можно ознакомиться в режиме реального времени, URL: <https://docs.google.com/document/d/1-tfgg7XLAaax0t-WuiMrdU8WFxH3eOO6/edit>.

### **3. Выражение признательности**

95. Рабочая группа была проинформирована о том, что г-н Грили («Трансфригорут интернэшнл») выходит в отставку в декабре 2020 года. WP.11 поблагодарила г-на Грили за его многолетний вклад в работу в области перевозок скоропортящихся пищевых продуктов и деятельность Рабочей группы и пожелала ему продолжительного и счастливого пребывания на заслуженном отдыхе.

96. WP.11 была проинформирована о том, что г-н Руи Телму Нобре (Португалия), являвшийся ее Председателем в течение многих лет, скончался в ноябре 2019 года после продолжительной болезни. Г-н Нобре неустанно и самоотверженно трудился на благо СПС и WP.11, и его опыта и преданности делу всем будет очень не хватать. Рабочая группа выразила свои соболезнования и сочувствие супруге и другим членам семьи г-на Нобре.

## **XIV. Утверждение доклада (пункт 13 повестки дня)**

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

## Приложение I

### Предлагаемые поправки к СПС

#### 1. Приложение 1, раздел 1. Изотермическое транспортное средство

Заменить градусы «К» на «°C» в позициях I<sub>N</sub> и I<sub>R</sub> (дважды).

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/11)

#### 2. Приложение 1, раздел 2. Транспортное средство-ледник

В последнем абзаце заменить градусы «К» на «°C».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/11)

#### 3. Приложение 1, раздел 3. Транспортное средство-рефрижератор

Для класса F заменить градусы «К» на «°C».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/11)

#### 4. Приложение 1, раздел 4. Отапливаемое транспортное средство

В последнем абзаце заменить градусы «К» на «°C».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/11)

#### 5. Приложение 1, раздел 5. Транспортное средство-рефрижератор и отапливаемое оборудование

В предпоследнем абзаце заменить градусы «К» на «°C».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/11)

#### 6. Приложение 1

Включить новый раздел 7 следующего содержания:

##### «7. Определения

“Транспортное средство” означает блок частей, образующих изотермический кузов и его несущую конструкцию, необходимые для выполнения автомобильных и железнодорожных перевозок. Термическое оборудование может являться частью блока.

“Обогревательная установка” означает термическое оборудование, вырабатывающее тепловую энергию для повышения внутренней температуры (обогрева).

“Холодильно-обогревательная установка” означает рефрижераторную установку, способную снижать (охлаждение) или повышать (обогрев) температуру внутри транспортного средства, которое подвергается испытаниям для подтверждения его холодильных и обогревательных характеристик.

“Рефрижераторная установка” означает термическое оборудование, вырабатывающее тепловую энергию для снижения температуры (охлаждения) внутри транспортного средства с помощью системы механического привода.

“Ледник” означает термическое оборудование, вырабатывающее тепловую энергию для снижения температуры (охлаждения) внутри транспортного средства за счет таяния, испарения или сублимации, например, естественного льда, рассола (эвтектического раствора), сжиженного газа или сухого льда.

“Термическое оборудование” означает устройство для выработки тепловой энергии в целях уменьшения (охлаждения) или увеличения (обогрева) температуры внутри транспортного средства».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/14 с поправками)

**7. Приложение 1, добавление 1, пункт 3 б)**

Добавить новое последнее предложение следующего содержания: «В случае многокамерного транспортного средства с мультитемпературным режимом также должно быть представлено заявление о соответствии (см. пункт 7.3.6 добавления 2 к приложению 1)».

*(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/14 с поправками)*

**8. Приложение 1, добавление 1, пункт 3 с)**

Добавить новое последнее предложение следующего содержания: «В случае многокамерного транспортного средства с мультитемпературным режимом также должен быть представлен лист с расчетами (см. пункт 7.3.6 добавления 2 к приложению 1), основанными на методе итерации».

*(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/14 с поправками)*

**9. Приложение 1, добавление 2, раздел 1.2**

Для метода С заменить градусы «К» на «°С».

*(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/11)*

**10. Приложение 1, добавление 2, раздел 1.7**

В первом абзаце заменить градусы «К» на «°С» (дважды).

*(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/11)*

**11. Приложение 1, добавление 2, раздел 1.7**

В четвертом абзаце заменить градусы «К» на «°С».

*(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/11)*

**12. Приложение 1, добавление 2, раздел 2.1.2**

В первом абзаце заменить градусы «К» на «°С».

*(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/11)*

**13. Приложение 1, добавление 2, раздел 2.1.7**

Заменить градусы «К» на «°С».

*(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/11)*

**14. Приложение 1, добавление 2, раздел 2.2.3**

Заменить градусы «К» на «°С» (дважды).

*(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/11)*

**15. Приложение 1, добавление 2, раздел 2.2.8**

Заменить градусы «К» на «°С».

*(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/11)*

**16. Приложение 1, добавление 2, раздел 4.1.1**

Заменить градусы «К» на «°С».

*(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/11)*

**17. Приложение 1, добавление 2, раздел 4.2.2, пункт а)**

В последнем абзаце заменить градусы «К» на «°С».

*(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/11)*

- 18. Приложение 1, добавление 2, раздел 4.2.3, пункт а)**  
Во втором абзаце заменить градусы «К» на «°C».  
(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/11)
- 19. Приложение 1, добавление 2, раздел 4.2.3, пункт б)**  
Заменить градусы «К» на «°C».  
(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/11)
- 20. Приложение 1, добавление 2, раздел 4.2.3**  
В абзаце после пункта б) заменить градусы «К» на «°C».  
(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/11)
- 21. Приложение 1, добавление 2, раздел 6.3**  
Заменить градусы «К» на «°C» (в четырех местах).  
(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/11)
- 22. Приложение 1, добавление 2, раздел 6.4, пункт ii)**  
Заменить градусы «К» на «°C» (в четырех местах).  
(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/11)
- 23. Приложение 1, добавление 2, раздел 7.3.1**  
Во втором абзаце заменить градусы «К» на «°C».  
(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/11)
- 24. Приложение 1, добавление 2, раздел 7.3.2**  
В первом абзаце заменить градусы «К» на «°C».  
(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/11)
- 25. Приложение 1, добавление 2, раздел 7.3.6, третий абзац**  
Включить новое последнее предложение следующего содержания: «Это заявление должно соответствовать формату, представленному в образце № 14 настоящего добавления».  
(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/14)
- 26. Приложение 1, добавление 2, раздел 7.3.7**  
В заголовке таблицы заменить градусы «К» на «°C».  
(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/11)
- 27. Приложение 1, добавление 2, раздел 8, ОБРАЗЦЫ № 1А и 1В**  
Заменить «Дата изготовления» на «Дата изготовления (месяц/год)».  
(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/14)
- 28. Приложение 1, добавление 2, раздел 8, ОБРАЗЕЦ № 1А**  
В последней строке заменить градусы «К» на «°C».  
(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/11)

- 29. Приложение 1, добавление 2, раздел 8, ОБРАЗЕЦ № 2А**  
Заменить градусы «К» на «°С» по всему тексту (в семи местах).  
(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/11)
- 30. Приложение 1, добавление 2, раздел 8, ОБРАЗЕЦ № 2В**  
Заменить градусы «К» на «°С» по всему тексту (в семи местах).  
(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/11)
- 31. Приложение 1, добавление 2, раздел 8, ОБРАЗЕЦ № 3**  
Заменить градусы «К» на «°С».  
(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/11)
- 32. Приложение 1, добавление 2, раздел 8, ОБРАЗЕЦ № 4А**  
Заменить градусы «К» на «°С» по всему тексту (в трех местах).  
(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/11)
- 33. Приложение 1, добавление 2, раздел 8, ОБРАЗЦЫ № 4А, 4В, 4С, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11**  
Заменить «Год изготовления» на «Дата изготовления (месяц/год)».  
(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/14)
- 34. Приложение 1, добавление 2, раздел 8, ОБРАЗЕЦ № 4В**  
Заменить градусы «К» на «°С» по всему тексту (в трех местах).  
(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/11)
- 35. Приложение 1, добавление 2, раздел 8, ОБРАЗЕЦ № 4С**  
Заменить градусы «К» на «°С» по всему тексту (в трех местах).  
(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/11)
- 36. Приложение 1, добавление 2, раздел 8, ОБРАЗЕЦ № 5**  
Заменить градусы «К» на «°С» по всему тексту (в трех местах).  
(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/11)
- 37. Приложение 1, добавление 2, раздел 8, ОБРАЗЕЦ № 6**  
Заменить градусы «К» на «°С» по всему тексту (в двух местах).  
(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/11)
- 38. Приложение 1, добавление 2, раздел 8, ОБРАЗЕЦ № 7**  
Заменить градусы «К» на «°С» по всему тексту (в двух местах).  
(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/11)
- 39. Приложение 1, добавление 2, раздел 8, ОБРАЗЕЦ № 12**  
Заменить «Дата изготовления» на «Дата изготовления (месяц/год)».  
(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/14)

**40. Приложение 1, добавление 2, раздел 8, ОБРАЗЕЦ № 12**

В варианте текста на английском языке заменить слова «Self-contained/not self-contained» на «Drive independent/dependent» («автономная/неавтономная»).

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/14)

**41. Приложение 1, добавление 2, раздел 8, ОБРАЗЕЦ № 12**

В начале исключить следующие позиции:

«Заправка холодильного агента .....

Холодильный агент: (обозначение ISO/ASHRAE)<sup>a)</sup> .....

Номинальная масса холодильного агента .....

<sup>a)</sup> Если имеется».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/7)

**42. Приложение 1, добавление 2, раздел 8, ОБРАЗЕЦ № 12**

Заменить «Холодильный агент .....

«Заправка холодильного агента .....

Холодильный агент: (обозначение ISO/ASHRAE)<sup>a)</sup> .....

Номинальная масса холодильного агента .....

<sup>a)</sup> Если имеется».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/7)

**43. Приложение 1, добавление 2, раздел 8**

Включить новый образец № 14 следующего содержания:

**«Образец № 14**

Заявление о соответствии для многокамерного транспортного средства с мультитемпературным режимом

Документ, дополняющий свидетельство о соответствии согласно пункту 7.3.6 добавления 2 к приложению 1

Схема компоновки транспортного средства (вид сверху):

с указанием следующих элементов:

- передняя и задняя часть, нумерация отсеков;
- расположение отсеков со стационарными и съемными разделительными перегородками и следующие габариты в сантиметрах: внутренние габариты кузова, толщина и длина разделительных перегородок;
- самое крайнее положение съемных перегородок;
- положение бортовой(ых) установки (установок) и испарителей;
- материал пола.





## Приложение II

### Добавления к Справочнику СПС

1. Добавить в конце добавления 2 к приложению 1 комментарий следующего содержания:

#### «ПРИЗНАНИЕ СООТВЕТСТВИЯ

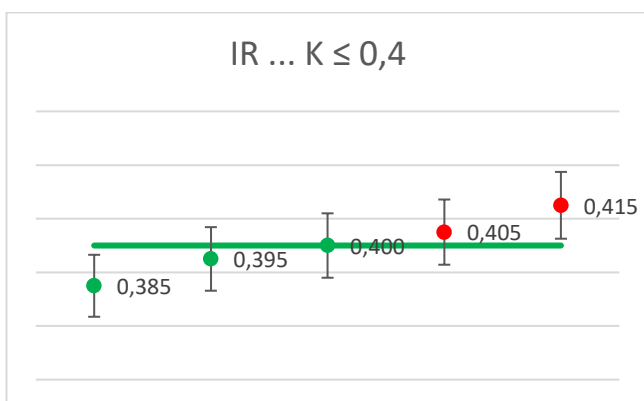
Результаты измерения во всех разделах добавления 2 к приложению 1 должны включать оценку неопределенности измерения. Для обеспечения требуемого уровня неопределенности измерений испытательные станции должны следовать определениям, приведенным для процедур испытания в каждом из разделов добавления 2 к приложению 1.

Для всех разделов добавления 2 к приложению 1 признание соответствия осуществляется без учета неопределенности измерений на основе *бинарного правила принятий решений*<sup>1</sup> или *правила совместного несения риска*<sup>1, 2, 3, 4</sup>.

*Примеры решений о признании соответствия для целей классификации изотермических отделений*

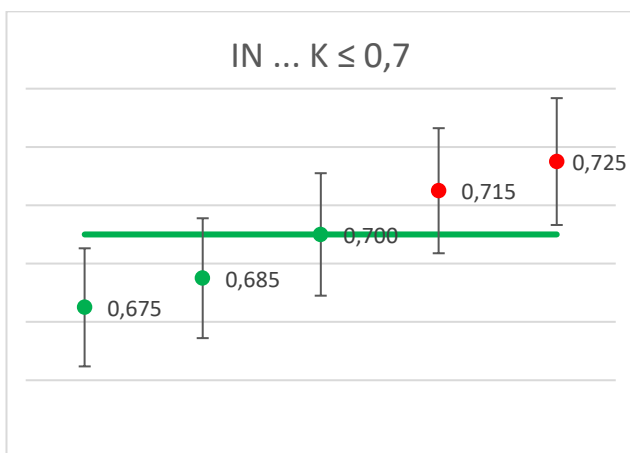
**Пример 1 — изотермическое отделение, рассматриваемое на предмет отнесения к категории IR**

Все результаты для коэффициента  $K$ , которые меньше или равны 0,4, соответствуют классу IR (зеленые точки). Все результаты для коэффициента  $K$ , которые больше 0,4, не соответствуют классу IR (красные точки).



**Пример 2 — изотермическое отделение, рассматриваемое на предмет отнесения к категории IN**

Все результаты для коэффициента  $K$ , которые меньше или равны 0,7, соответствуют классу IN (зеленые точки). Все результаты для коэффициента  $K$ , которые больше 0,7, не соответствуют классу IN (красные точки).



**Справочные материалы:**

<sup>1</sup> ИЛАК — Руководящие указания ИЛАК, регламентирующие отчетность о соответствии предъявляемым требованиям G8:09/2019, пункт 2.7.

<sup>2</sup> Стандарт JCGM 106:2012 “Оценивание данных измерений — Роль неопределенности измерения в оценке соответствия”, пункт 8.2.

<sup>3</sup> Welmes 4.2-1/2006, статья 6.

<sup>4</sup> OIML G 19/2017 — пункты 5.3.3, 5.3.4».

(Справочный документ: ECE/TRANS/WP.11/2020/12)

2. Добавить к пункту 4.2.2 b) в вариантах текста на русском и французском языках комментарий следующего содержания:

«1. Ниже описывается порядок измерения расхода топлива для холодильных установок с приводом от двигателя транспортного средства или, другими словами, метода определения увеличения расхода топлива дизельным двигателем при работающей холодильной установке.

2. Для определения увеличения расхода топлива в результате работы холодильной установки были введены и используются три стандартных условия:

- Стандартный дизельный двигатель со стандартным удельным расходом топлива:  $c_s = 165 \text{ г/(кВт ч)}$ .
- Коэффициент полезного действия стандартного автомобильного генератора:  $\varepsilon = 50 \%$ .
- Удельная плотность стандартного дизельного топлива:  $\rho = 836 \text{ г/л}$ .

3. Возьмем наиболее распространенный случай: холодильный компрессор или специальный электрический генератор, питающий холодильную установку, приводится в действие от коленчатого вала двигателя транспортного средства (обычно с помощью ременного привода). С использованием блока питания соответствующей конструкции на испытательной станции измеряют крутящий момент  $\tau$  [Н·м] и скорость вращения  $n$  [с<sup>-1</sup>] и рассчитывают входную мощность  $P_1$  [Вт] на валу компрессора или генератора.

$$P_1 [\text{Вт}] = 2\pi n \tau, \quad \dots \text{ где } \pi = 3,141593.$$

4. Существуют также установки с приводом от двигателя, в которых помимо этого используется электрический ток от стандартного (или вспомогательного) автомобильного генератора либо от аккумуляторных батарей транспортного средства, обычно для того чтобы приводить в действие электрические вентиляторы и воздухоподувки. Для определения мощности на валу  $P_2$  [Вт] стандартного или вспомогательного генератора путем электрического измерения необходимо учитывать коэффициент полезного действия таких автомобильных генераторов (обычно 24 В постоянного тока, 100 А–150 А). Предполагается, что КПД генератора  $\varepsilon$  для этих расчетов составляет 50% (см. второе из трех упомянутых выше стандартных условий). Таким образом, если  $P_{\text{fans}}$  — общая потребляемая электроэнергия, необходимая для приведения в действие вентиляторов, то мощность на валу генератора рассчитывается по следующей формуле:

$$P_2 = 2 \times P_{\text{fans}}.$$

5. В данном случае общая входная мощность  $P$  [Вт], которая должна подаваться с двигателя транспортного средства на холодильную установку, представляет собой сумму входной мощности компрессора  $P_1$  и входной мощности генератора  $P_2$  для обеспечения работы вентиляторов:

$$P = P_1 + P_2.$$

6. Если  $P$  [Вт] — общая входная мощность холодильной установки в конкретных эксплуатационных условиях, то массовый расход топлива  $C_{fw}$  [г/ч] испытываемой холодильной установки можно рассчитать по следующей формуле:

$$C_{fw} \text{ [г/ч]} = P \times c_s = 0,165 \times P.$$

7. Массовый расход (измеряемый в г/ч) можно преобразовать в объемный расход (измеряемый в л/ч), если известна удельная плотность  $\rho$  дизельного топлива. Эта плотность варьируется от  $830 \text{ кг/м}^3$  (в зимний период) до  $842 \text{ кг/м}^3$  (в летний период). Для целей настоящей процедуры использовалась стандартная (средняя) величина удельной плотности  $\rho = 836 \text{ кг/м}^3 = 836 \text{ г/л}$  (см. третье из упомянутых выше стандартных условий).

$$C_{fvol} \text{ [л/ч]} = C_{fw} / 836.$$

8. В данном случае полезно учитывать удельный расход топлива, т. е. количество, которое может использоваться для сравнения экономии топлива установками с различной холодопроизводительностью. Удельный расход топлива  $cf_{vol}$  (объемный расход, приведенный к 1 кВт холодопроизводительности  $Q$ ) определяется следующим образом:

$$cf_{vol} \text{ [л/(ч·кВт)]} = 1000 C_{fvol} / Q.$$

---