



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по перевозкам
скоропортящихся пищевых продуктов**

Шестьдесят седьмая сессия

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

состоявшейся в Женеве 25–28 октября 2011 года

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–2	4
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня).....	3	4
III. Деятельность органов ЕЭК, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 2 повестки дня).....	4–7	4
A. Комитет по внутреннему транспорту (КВТ).....	4–6	4
B. Рабочая группа по сельскохозяйственным стандартам качества (WP.7)	7	5
IV. Деятельность других международных организаций, занимающихся вопросами, которые представляют интерес для Рабочей группы (пункт 3 повестки дня).....	8–13	5
A. Международный институт холода (МИХ).....	8	5
B. "Трансфригорут интернэшнл".....	9–11	5
C. Европейский комитет по стандартизации (ЕКС)	12–13	5
V. Статус и осуществление СПС (пункт 4 повестки дня)	14–20	6
A. Положение в связи с применением Соглашения	14	6
B. Состояние поправок	15–16	6
C. Испытательные станции, которые официально назначаются компетентными органами стран – участниц СПС.....	17	6
D. Обмен информацией между Сторонами в соответствии со статьей 6 СПС	18–20	7
VI. Предложения по поправкам к СПС (пункт 5 повестки дня).....	21–45	7
A. Предложения, по которым еще не приняты решения.....	21–34	7
1. Морские перевозки и перевозки по внутренним водным путям.....	21–22	7
2. Изменение структуры добавления 1 к приложению 1	23	8
3. Приемлемые изменения в изотермических транспортных средствах	24	8
4. Коэффициент К эксплуатируемых транспортных средств	25–28	8
5. Испытания СПС для неавтономных транспортных средств по истечении шести и девяти лет.....	29	9
6. Многокамерные транспортные средства с разными температурными режимами	30–34	9
B. Новые предложения.....	35–45	10
1. Исправление к Соглашению.....	35	10
2. Свидетельство СПС для малых контейнеров	36–37	10

3.	Измерение наружной поверхности стен в автомобильных фургонах без окон в грузовом отсеке.....	38	10
4.	Измерение холодопроизводительности систем, в которых используется сжиженный газ	39	10
5.	Исправление к образцу свидетельства о соответствии.....	40	11
6.	Размещение приборов для измерения и регистрации температуры	41–42	11
7.	Объединение приложений 2 и 3	43–45	11
VII.	Справочник СПС (пункт 6 повестки дня).....	46–48	11
1.	Исправление к образцу свидетельства о соответствии.....	47	12
2.	Размещение приборов для измерения и регистрации температуры	48	12
VIII.	Сфера действия СПС (пункт 7 повестки дня).....	49–50	12
IX.	Энергетическая маркировка, хладагенты и пенообразователи (пункт 8 повестки дня).....	51–53	12
X.	Программа работы и двухгодичная оценка (пункт 9 повестки дня).....	54–55	13
XI.	Выборы должностных лиц (пункт 10 повестки дня).....	56–57	13
XII.	Прочие вопросы (пункт 11 повестки дня).....	48–63	13
A.	Сроки проведения шестьдесят восьмой сессии.....	63	14
XIII.	Утверждение доклада (пункт 12 повестки дня).....	64	14

Приложения

I.	Предлагаемые поправки к СПС, принятые на шестьдесят седьмой сессии	15
II.	Исправления к СПС	22
III.	Исправления к Справочнику СПС.....	23
IV.	Программа работы на 2012–2013 годы	23
V.	Двухгодичная оценка за 2012–2013 годы.....	26

I. Участники

1. Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов (WP.11) провела свою шестьдесят седьмую сессию 25–28 октября 2011 года; функции Председателя сессии исполнял г-н Т. Номбре (Португалия), а заместителя Председателя – г-н Г. Паноццо (Италия).

2. В работе сессии приняли участие представители следующих стран: Бельгии, Германии, Дании, Испании, Италии, Латвии, Нидерландов, Норвегии, Польши, Португалии, Российской Федерации, Словакии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Украины, Финляндии, Франции, Чешской Республики и Швеции. В работе сессии также приняли участие представители межправительственной организации Международный институт холода (МИХ) и следующих неправительственных организаций: Европейского комитета по стандартизации (ЕКС), Международной ассоциации изготовителей автомобильных кузовов и прицепов (МАИАКП) и международной федерации "Трансфригурот интернэшнл" (ТИ).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документы: ECE/TRANS/WP.11/223
ECE/TRANS/WP.11/223/Add.1
неофициальный документ INF.10

3. Предварительная повестка дня (ECE/TRANS/WP.11/223 и -/Add.1) была утверждена с поправками, внесенными на основании неофициального документа INF.10 с учетом неофициальных документов INF.1–INF.10.

III. Деятельность органов ЕЭК, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 2 повестки дня)

A. Комитет по внутреннему транспорту (КВТ)

Документ: ECE/TRANS/221

4. WP.11 приняла к сведению итоги семьдесят третьей сессии КВТ, включая принятие доклада WP.11 о работе ее шестьдесят шестой сессии и утверждение круга ведения и правил процедуры, принятых WP.11.

5. WP.11 заслушала информацию о том, что ЕЭК ответила на призыв Генерального секретаря Организации Объединенных Наций относительно сокращения бюджета в 2011 году, в результате чего было упразднено семь постов.

6. Исполнительный комитет ЕЭК проведет обзор процесса реформы 2005 года и приоритетов во всех видах деятельности ЕЭК ООН, включая перевозки скоропортящихся пищевых продуктов, а также рассмотрит вопрос об актуальности и обоснованности этих видов деятельности. Это будет сделано в тесной консультации с секретариатом и Председателем WP.11.

В. Рабочая группа по сельскохозяйственным стандартам качества (WP.7)

7. WP.11 была проинформирована о проведенной за последнее время работе WP.7 по подготовке коммерческих сельскохозяйственных стандартов качества. С более подробной информацией можно ознакомиться на следующем вебсайте: <http://www.unece.org/trade/agr/welcome.html>.

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

А. Международный институт холода (МИХ)

Документ: неофициальный документ INF.4 (МИХ)

8. WP.11 заслушала информацию об итогах совещания Подкомиссии МИХ по перевозкам холодильным транспортом, состоявшегося в Бордо 12 и 13 мая 2011 года, и двадцать третьем Международном конгрессе холодильной промышленности: холодильная промышленность для устойчивого развития, состоявшемся в Праге 21–26 августа 2011 года.

В. "Трансфригорут интернэшнл"

9. Представитель "Трансфригорут интернэшнл" г-н П. Гросскопф сообщил WP.11 об общем ежегодном совещании его организации, проведенном в Валенсии 29 и 30 сентября 2011 года.

10. Г-н Гросскопф сообщил, что больше не будет выполнять функции представителя "Трансфригорут интернэшнл" в WP.11 и что его заменит г-н Ж-М. Бонналь. WP.11 поблагодарила г-на Гросскопфа за его выдающийся вклад в работу WP.11 на протяжении многих лет.

11. Международная федерация "Трансфригорут интернэшнл" заявила о своей заинтересованности в работе над модернизацией и согласованием СПС.

С. Европейский комитет по стандартизации (ЕКС)

Документ: неофициальный документ INF.6 (секретариат)

12. Представители ЕКС и Германии сообщили WP.11 о разработке проекта стандарта на "Методологии испытания оборудования охлаждения изотермических транспортных средств" рабочей группой CEN/TC 113/WG 13 и о деятельности проектного комитета CEN/TC 413, касающейся методологий испытания и требований к изотермическим транспортным средствам. С сообщениями можно ознакомиться на вебсайте Отдела транспорта http://www.unece.org/trans/main/wp11/wp11inf_67.html.

Ряд стран усомнились в целях данного стандарта и предупредили о возможных коллизиях в том случае, если он будет охватывать те же аспекты, что и СПС. Было отмечено, что WP.11 следует принять участие в работе по подготовке этого стандарта.

13. Подкомиссии МИХ по перевозкам холодильным транспортом было предложено проверить, соответствуют ли ссылки на стандарты в СПС последним вариантам этих стандартов, и при необходимости внести официальное предложение о поправках к следующей сессии WP.11.

V. Статус и осуществление СПС (пункт 4 повестки дня)

A. Положение в связи с применением Соглашения

14. За время, прошедшее после шестьдесят шестой сессии, состоявшейся в 2010 году, число Договаривающихся сторон Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), осталось неизменным (45).

B. Состояние поправок

15. Рабочая группа была проинформирована о том, что 11 февраля 2011 года Договорная секция Организации Объединенных Наций уведомила (C.N.67.2011.TREATIES-1) Договаривающиеся стороны СПС о предложенных поправках к СПС, принятых на шестьдесят шестой сессии WP.11 в 2010 году (ECE/TRANS/WP.11/222, приложение I).

16. 26 июля 2011 года правительство Германии в соответствии со статьей 18 2) b) СПС сообщило Генеральному секретарю о том, что, хотя оно и намерено принять эти предложения, условия для такого принятия еще не выполнены (C.N.493.2011.TREATIES-2). Поэтому поправки будут считаться принятыми только в том случае, если до истечения девятимесячного срока после первоначального шестимесячного периода уведомления (т.е. до 11 мая 2012 года) правительство Германии не представит возражений против предложенных поправок.

C. Испытательные станции, которые официально назначаются компетентными органами стран – участниц СПС

17. Существующий обновленный перечень компетентных органов и испытательных станций имеется на следующем вебсайте: <http://www.unecce.org/trans/main/wp11/teststations.pdf>. WP.11 поблагодарила страны, которые представили пересмотренную информацию в ответ на просьбу секретариата, и настоятельно призвала все Договаривающиеся стороны передать контактную информацию о своих компетентных органах, если она еще не отражена в перечне. Представитель Франции подчеркнул необходимость наличия сведений по крайней мере об одном контактном лице и о соответствующем компетентном органе, с тем чтобы облегчить процесс применения Соглашения.

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

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2011/6 (секретариат)

18. WP.11 поблагодарила страны, представившие ответы на вопросник об осуществлении СПС в 2010 году, а именно: Данию, Ирландию, Испанию, Италию, Нидерланды, Норвегию, Польшу, Португалию, Сербию, Словакию, Соединенное Королевство, Финляндию, Францию, Чешскую Республику и Швецию. Представитель Франции напомнил об обязательстве направлять такую информацию и просил каждую Договаривающуюся сторону СПС ответить на вопросник.

19. WP.11 решила, что секретариат включит в вопросник вопросы о том, какие меры страны принимают в настоящее время для обеспечения соблюдения Соглашения и проводят ли они проверки на дорогах.

20. WP.11 просила "Трансфригорут интернэшнл" подготовить предложение о развитии деятельности по согласованию процесса сертификации СПС, который в разных странах весьма различается.

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

A. Предложения, по которым еще не приняты решения

1. Морские перевозки и перевозки по внутренним водным путям

Документы: ECE/TRANS/WP.11/2011/2 (Финляндия)
неофициальный документ INF.12 (Испания)

21. Ряд стран подчеркнули, что в этих предложениях не содержится достаточного обоснования наличия данной проблемы, например в виде контрольных данных от компетентных органов. Результаты голосования по предложению относительно статьи 3 распределились следующим образом: 9 – за (Бельгия, Германия, Испания, Италия, Российская Федерация, Соединенное Королевство, Финляндия, Франция и Швеция) и 3 – против (Дания, Нидерланды и Соединенные Штаты Америки). Результаты голосования по предложению 1 относительно пересмотра статьи 5 распределились следующим образом: 1 – за (Финляндия) и 7 – против (Бельгия, Дания, Нидерланды, Португалия, Российская Федерация, Соединенные Штаты Америки и Швеция). Результаты голосования по предложению 2 относительно пересмотра статьи 5 распределились следующим образом: 1 – за (Финляндия) и 8 – против (Бельгия, Германия, Дания, Испания, Латвия, Нидерланды, Португалия и Российская Федерация).

22. WP.11 рекомендовала Финляндии по возможности ограничить любое будущее предложение по этому вопросу статьей 3. Представитель Финляндии сообщил, что в свете высказанных возражений Финляндия не намерена продолжать руководить работой в области морских перевозок и перевозок по внутренним водным путям.

2. Изменение структуры добавления 1 к приложению 1

Документы: ECE/TRANS/WP.11/2010/7 (Нидерланды)
неофициальный документ INF.8 (Нидерланды)

23. WP.11 поблагодарила делегата от Нидерландов за проделанную им работу по этому вопросу и подтвердила, что сможет поддержать общие указания и основные идеи, изложенные в этом предложении. WP.11 предоставила неофициальной рабочей группе в составе представителей следующих стран и организаций (Франции, Дании, Нидерландов, "Трансфригорут интернэшнл" и МАИАКП) мандат на дальнейшую разработку данного предложения и представление официального документа к следующей сессии.

3. Приемлемые изменения в изотермических транспортных средствах

Документы: ECE/TRANS/WP.11/2011/5 (Франция)
ECE/TRANS/WP.11/2011/8 (Германия)

24. Некоторые страны сочли, что СПС уже допускает определенную гибкость в отношении внутреннего оборудования изотермических транспортных средств, и обратили внимание на существующие комментарии в Справочнике СПС. К "Трансфригорут интернэшнл" была обращена просьба найти компромисс между двумя предложениями и представить это решение для рассмотрения на следующем совещании Подкомиссии МИХ по перевозкам холодильным транспортом. Результаты голосования по предложению Франции распределились следующим образом: 6 – за (Бельгия, Италия, Польша, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки и Франция) и 4 – против (Дания, Испания, Нидерланды и Португалия). Результаты голосования по предложению Германии распределились следующим образом: 4 – за (Германия, Польша, Российская Федерация и Соединенные Штаты Америки) и 6 – против (Дания, Испания, Италия, Нидерланды, Португалия и Швеция).

4. Коэффициент К эксплуатируемых транспортных средств

Документы: ECE/TRANS/WP.11/2011/9 (Германия)
неофициальный документ INF.9 (Швеция)

25. Были выражены некоторые опасения в связи с экологическими последствиями использования более высоких значений коэффициента К для эксплуатируемых транспортных средств.

26. Германия решила подготовить пересмотренное предложение в ходе сессии с учетом сформулированных замечаний, включая необходимость рассмотрения вопроса о повторных испытаниях по истечении 12 лет.

27. Пересмотренный текст, в котором предлагаются более высокие значения К для повторных испытаний по истечении шести и девяти лет и более низкие значения К для повторных испытаний по истечении двенадцати лет, не был принят. Результаты голосования распределились следующим образом: 2 – за (Германия и Испания) и 7 – против (Бельгия, Дания, Италия, Польша, Португалия, Соединенное Королевство и Франция).

28. Представители некоторых стран заявили, что они не согласны с уменьшенными значениями К, предложенными для повторных испытаний по истечении 12 лет, другие же не были согласны с новыми значениями К, предложенными для повторных испытаний по истечении шести и девяти лет. При этом они ссылались на экологические соображения и указывали, что новые значе-

ния К не позволят транспортным средствам поддерживать температуру того класса, по которому они были первоначально допущены.

5. Испытания СПС для неавтономных транспортных средств по истечении шести и девяти лет

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2011/16 (Франция)

29. Делегат от Нидерландов заявил, что его замечания по аналогичному предложению в 2010 году не были приняты во внимание. Представитель Франции подчеркнул, что предлагаемая процедура хорошо зарекомендовала себя во Франции, и отметил, что внесет пересмотренное предложение к следующей сессии. Результаты голосования распределились следующим образом: 10 – за (Германия, Испания, Италия, Латвия, Польша, Португалия, Соединенные Штаты Америки, Франция, Чешская Республика и Швеция) и 1 – против (Нидерланды).

6. Многокамерные транспортные средства с разными температурными режимами

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2011/10 (Германия)
неофициальный документ INF.13

30. Новое предложение получило широкую поддержку. Были затронуты некоторые вопросы относительно надлежащей маркировки, потребности в типовом протоколе испытания, наиболее приемлемом месте для включения нового текста в добавление 2 к приложению 1, а также о повторных испытаниях транспортных средств; вместе с тем было решено, что эти вопросы могут быть урегулированы на более позднем этапе. Результаты голосования распределились следующим образом: 13 – за (Бельгия, Германия, Дания, Италия, Латвия, Польша, Португалия, Российская Федерация, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Финляндия, Франция и Швеция), 1 – против (Испания). Нидерланды воздержались.

31. Представитель Испании разъяснил, что Испания не может согласиться с тем, что эксплуатируемые транспортные средства с разными температурными режимами должны охватываться этим предложением. WP.11 решила разработать текст переходной меры в ходе сессии для учета опасений Испании.

32. WP.11 приняла предложение, содержащееся в документе ECE/TRANS/WP.11/2011/10, добавив в него следующий текст (см. приложение D):

"8.3.8 Предписания пункта 8 не применяются к транспортным средствам, изготовленным до вступления в силу этих предписаний и прошедшим эквивалентные испытания в качестве транспортного средства с разными температурными режимами. Транспортные средства, изготовленные до вступления в силу положений настоящего пункта, могут эксплуатироваться в рамках международных перевозок, однако перемещаться из одной страны в другую могут лишь с согласия компетентных органов заинтересованных стран".

33. Результаты голосования по этому предложению распределились следующим образом: 13 – за (Бельгия, Германия, Дания, Испания, Италия, Латвия, Польша, Португалия, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Финляндия, Франция и Швеция), причем никто не голосовал против.

34. Представитель "Трансфригорут интернэшнл" сослался на расчетный механизм для определения параметров транспортных средств с разными температурными режимами, но отметил, что для его дальнейшей разработки потребуется финансирование.

В. Новые предложения

1. Исправление к Соглашению

Документы: ECE/TRANS/WP.11/2011/4 (Словакия)
ECE/TRANS/WP.11/2011/13 (секретариат)

35. WP.11 приняла предложение об исправлении статьи 2 СПС посредством замены ссылки на пункт 4 ссылкой на пункт 3. Эта опечатка появилась после принятия пересмотренного текста приложения 1, вступившего в силу 2 января 2011 года. WP.11 просила секретариат представить это исправление Договорной секции Организации Объединенных Наций для уведомления в рамках ускоренной девятидневной процедуры внесения исправлений (см. приложение II).

2. Свидетельство СПС для малых контейнеров

Документы: ECE/TRANS/WP.11/2011/7 (Франция)
ECE/TRANS/WP.11/2011/14 (Германия)

36. WP.11 решила обсудить в ходе сессии пересмотренный текст, объединяющий оба предложения и включающий сноску, предложенную для свидетельства о соответствии. Были выражены сомнения в отношении того, следует ли в данном предложении упоминать также о табличке СПС.

37. Пересмотренный текст был принят (см. приложение I). Результаты голосования распределились следующим образом: 13 – за (Бельгия, Германия, Испания, Италия, Латвия, Польша, Португалия, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Финляндия, Франция, Чешская Республика и Швеция), причем никто не голосовал против. Одна делегация высказала опасение по поводу того, что в результате принятия этой поправки потребуются внесение дополнительных поправок и что данная поправка охватывает только первоначальную сертификацию.

3. Измерение наружной поверхности стен в автомобильных фургонах без окон в грузовом отсеке

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2011/12 (Соединенное Королевство)

38. Соединенное Королевство решило представить к следующей сессии пересмотренное предложение, отражающее замечания Нидерландов и возможные итоги проводящейся работы в ЕКС.

4. Измерение холодопроизводительности систем, в которых используется сжиженный газ

Документы: ECE/TRANS/WP.11/2011/15 (Франция)
неофициальный документ INF. 3 (Нидерланды)

39. Системы, в которых используется сжиженный газ, становятся все более популярными отчасти из-за их ограниченного воздействия на окружающую среду и малошумного функционирования. WP.11 решила, что следует подготовить пересмотренный текст, включающий оба предложения. "Трансфригорут

интернэшнл" выразила заинтересованность в присоединении к работе над этой темой.

5. Исправление к образцу свидетельства о соответствии

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2011/11 (Португалия)

40. WP.11 приняла исправление к образцу свидетельства о соответствии (приложение 1, добавление 3) и поручила секретариату представить это исправление Договорной секции Организации Объединенных Наций в рамках ускоренной девятидневной процедуры внесения исправлений (см. приложение II).

6. Размещение приборов для измерения и регистрации температуры

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2011/18 (Российская Федерация)

41. Ряд делегатов сочли, что данное предложение является слишком подробным для включения в СПС. Был задан также вопрос о возможности повреждения датчиков в предлагаемых положениях. Результаты голосования распределились следующим образом: 1 – за (Российская Федерация) и 3 – против (Германия, Франция и Швеция).

42. Российскую Федерацию просили разделить это предложение на две части: одну для включения в СПС, а другую – в Справочник СПС – и представить официальные документы к следующей сессии с учетом высказанных замечаний.

7. Объединение приложений 2 и 3

Документ: неофициальный документ № 1 (Российская Федерация)

43. WP.11 приняла к сведению предложение о внесении незначительного изменения в статью 3 СПС и объединении положений приложений 2 и 3. Рабочая группа просила Российскую Федерацию представить официальный документ по этому вопросу к следующей сессии WP.11, на которой она изучит его более подробно.

44. Российская Федерация заявила о своем намерении представить официальный документ по определению "скоропортящихся пищевых продуктов" к следующей сессии. Она заявила, что данный вопрос представляет большое значение также и для других стран Содружества Независимых Государств (СНГ), являющихся Договаривающимися сторонами СПС.

45. WP.11 предложила секретариату направить проект принятых поправок, содержащийся в приложении I к настоящему докладу, в Договорную секцию Организации Объединенных Наций для официального уведомления Договаривающихся сторон СПС.

VII. Справочник СПС (пункт 6 повестки дня)

46. WP.11 была проинформирована о том, что последний вариант Справочника СПС имеется на вебсайте Отдела транспорта на английском, русском и французском языках и что с ним можно ознакомиться по следующему адресу в Интернете: http://www.org/trans/main/wp11/atp_handbook.html.

1. Исправление к образцу свидетельства о соответствии

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2011/11 (Португалия)

47. WP.11 приняла поправку к образцу свидетельства о соответствии в Справочнике СПС и поручила секретариату внести необходимые поправки в варианты текста на вебсайте в Интернете (см. приложение III).

2. Размещение приборов для измерения и регистрации температуры

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2011/18 (Российская Федерация)

48. WP.11 предложила Российской Федерации представить пересмотренный документ по этому вопросу к следующей сессии с учетом высказанных замечаний.

**VIII. Сфера действия СПС
(пункт 7 повестки дня)**

Документ: неофициальный документ INF.2 (Российская Федерация)

49. Некоторые делегации вновь заявили о своем несогласии с распространением сферы действия СПС на фрукты и овощи, указав, что, несмотря на ссылку, сделанную в преамбуле к Соглашению, СПС имеет отношение к безопасности, а не к качеству пищевых продуктов. Об ухудшении качества фруктов и овощей, в отличие от некоторых других скоропортящихся пищевых продуктов, можно судить по их внешнему виду.

50. WP.11 предложила Российской Федерации по своему усмотрению принять решение о целесообразности представления соответствующего официального документа к следующей сессии.

**IX. Энергетическая маркировка, хладагенты
и пенообразователи
(пункт 8 повестки дня)**

Документ: неофициальный документ № 7 (секретариат)

51. WP.11 обсудила вопрос о разработке программы работы по экологическим аспектам. Представитель Франции сделал сообщение об экологических вызовах для холодильного транспорта. Это сообщение имеется на вебсайте Отдела транспорта по следующему адресу: http://www.unecce.org/trans/main/wp11/wp11inf_67.html.

52. Представитель федерации "Трансфригорут интернэшнл" проинформировал WP.11 о продолжающейся работе над созданием программного обеспечения для расчета потребления энергии и предложил WP.11 сотрудничать с нею в области вопросов экологии.

53. WP.11 учредила неофициальную рабочую группу в составе представителей Германии, Испании, Португалии, Соединенных Штатов Америки, Франции, Международного института холода и "Трансфригорут интернэшнл" для представления WP.11 – при содействии секретариата – предложений относительно программы работы по экологическим вопросам. На первых порах деятельность

этой группы будет осуществляться на основе использования электронной почты.

X. Программа работы и двухгодичная оценка (пункт 9 повестки дня)

Документы: ECE/TRANS/WP.11/2011/1 (секретариат)
ECE/TRANS/WP.11/2011/3 (секретариат)
ECE/TRANS/WP.11/2011/17 (секретариат)

54. WP.11 утвердила свою программу работы на 2012–2013 годы со следующим исправлением: вместо "пересмотр статей 2 и 5 СПС" читать "пересмотр статей 3 и 5 СПС" (см. приложение IV). WP.11 утвердила также двухгодичную оценку своей работы на 2012–2013 годы, повысив целевой показатель для числа стран, отвечающих на вопросник по осуществлению СПС, с 14 до 20 (см. приложение V).

55. WP.11 приняла к сведению Руководящие принципы создания и функционирования рабочих групп в ЕЭК ООН. С учетом того, что КВТ утвердил круг ведения и правила процедуры WP.11 на своей семьдесят третьей сессии в 2011 году (ECE/TRANS/221, пункт 93), WP.11 предложила, чтобы КВТ обновил мандат и статус WP.11 на новый пятилетний период.

XI. Выборы должностных лиц (пункт 10 повестки дня)

56. Делегат от Италии, являющийся также заместителем Председателя WP.11, г-н Паноццо заявил, что он покидает свой нынешний пост и больше не сможет участвовать в работе WP.11. WP.11 поблагодарила его за профессиональный вклад, внесенный в работу WP.11 и в сферу холодильной техники в целом.

57. WP.11 избрала г-на Телмо Нобре (Португалия) Председателем, а г-на Эрика Девена (Франция) и г-на Кеса де Путтера (Нидерланды) заместителями Председателя своей шестьдесят восьмой сессии, которая состоится в 2012 году.

XII. Прочие вопросы (пункт 11 повестки дня)

Документ: неофициальный документ № 5

58. WP.11 приняла к сведению предложение, касающееся необходимости сертификации и калибровки измерительного оборудования, используемого на испытательных станциях СПС, в соответствии с которым любые последующие сообщения такого рода надлежит вначале направлять компетентному органу соответствующей страны. Она выразила мнение о том, что это предложение не соответствует предписаниям СПС.

59. Председатель упомянул о необходимости обсуждения в будущем вопроса об аккредитации испытательных станций на основании ISO 17025. Франция вызвалась представить к следующей сессии официальный документ о проверке точности измерений в СПС.

60. WP.11 приняла к сведению проект документа, в котором предлагаются процедуры сообщения о многосторонних соглашениях, заключаемых в соответствии со статьей 7 СПС, на основе процедур, используемых в контексте Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ).

61. Секретариату было поручено разместить на вебсайте Отдела транспорта материалы, представленные в ходе сессии, и все неофициальные документы, упомянутые в докладе.

62. Представитель Франции сообщил, что вторая Конференция МИХ по вопросам холодильной цепи и устойчивого развития состоится в Париже 3–4 апреля 2013 года.

A. Сроки проведения шестьдесят восьмой сессии

63. WP.11 была проинформирована о том, что шестьдесят восьмую сессию WP.11 намечено провести 22–25 октября 2012 года. Предельный срок для представления документов – 20 июля 2012 года.

XIII. Утверждение доклада (пункт 12 повестки дня)

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

Приложение I

Предлагаемые поправки к СПС, принятые на шестьдесят седьмой сессии

1. Приложение 1, добавление 2

Добавить следующий новый раздел 8:

"8. ПРОЦЕДУРА ИЗМЕРЕНИЯ ХОЛОДОПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ МЕХАНИЧЕСКИХ ХОЛОДИЛЬНЫХ УСТАНОВОК С РАЗНЫМИ ТЕМПЕРАТУРНЫМИ РЕЖИМАМИ И ИЗМЕРЕНИЯ ПАРАМЕТРОВ МНОГОКАМЕРНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

8.1 Определения

- a) Многокамерное транспортное средство: транспортное средство с двумя или более изотермическими камерами для поддержания разных температур в каждой камере.
- b) Механическая холодильная установка с разными температурными режимами: механическая холодильная установка с компрессором и обычным впускным отверстием на стороне низкого давления, конденсатором и двумя или более испарителями для регулирования различных температур в разных камерах многокамерного транспортного средства.
- c) Бортовая установка: холодильная установка со встроенным испарителем или без него.
- d) Камера без кондиционирования воздуха: камера, которая, как считается, не оснащена испарителем или в которой испаритель является недействующим с точки зрения расчета параметров и сертификации.
- e) Мультитемпературный режим работы: эксплуатация механической холодильной установки с разными температурными режимами, имеющей два или более испарителя, работающих при разных температурах в многокамерном транспортном средстве.
- f) Номинальная холодопроизводительность: максимальная холодопроизводительность холодильной установки в монотемпературном режиме работы с двумя или тремя испарителями, работающими одновременно при одинаковой температуре.
- g) Индивидуальная холодопроизводительность ($P_{ind- evap}$): максимальная холодопроизводительность каждого испарителя, функционирующего автономно, с бортовой установкой.
- h) Полезная холодопроизводительность ($P_{eff-frozen\ evap}$): холодопроизводительность при наименьшей температуре испарителя, когда каждый из двух или более испарителей функционирует в мультитемпературном режиме, как предписано в пункте 8.3.5.

8.2 Процедура испытания для механических холодильных установок с разными температурными режимами

8.2.1 Общая процедура

Процедура испытания соответствует определению, приведенному в разделе 4 настоящего добавления.

Бортовую установку испытывают в сочетании с различными испарителями. Каждый испаритель испытывают на отдельном калориметре, если это применимо.

Номинальная холодопроизводительность бортовой установки в монотемпературном режиме, как это предписано в пункте 8.2.2, измеряется только на сочетании из двух или трех испарителей, включая самый малый и самый большой из них.

Индивидуальная холодопроизводительность измеряется для всех испарителей, каждый из которых функционирует в монотемпературном режиме с бортовой установкой, как это предписано в пункте 8.2.3.

Это испытание проводят с использованием двух или трех испарителей, включая самый малый и самый большой из них, а также при необходимости средний.

Если в мультитемпературном режиме установка может функционировать более чем с двумя испарителями, то:

- бортовую установку испытывают на сочетании из трех испарителей: самого малого, самого большого и среднего;
- кроме того, по просьбе изготовителя бортовая установка может быть в факультативном порядке испытана на сочетании из двух испарителей: самого малого и самого большого.

Испытания проводят в независимом режиме ожидания.

8.2.2 Определение номинальной холодопроизводительности бортовой установки

Номинальная холодопроизводительность бортовой установки в монотемпературном режиме измеряется на едином сочетании из двух или трех испарителей, функционирующих одновременно при одинаковой температуре. Это испытание проводят при -20 °C и при 0 °C .

Температура воздуха на входе бортовой установки составляет $+30\text{ °C}$.

Номинальная холодопроизводительность при -10 °C рассчитывается посредством линейной интерполяции мощности при -20 °C и 0 °C .

8.2.3 Определение индивидуальной холодопроизводительности каждого испарителя

Индивидуальная холодопроизводительность каждого испарителя измеряется при его автономном функционировании с бортовой установкой. Испытание проводят при температуре -20 °C и 0 °C . Температура воздуха на входе холодильной установки составляет $+30\text{ °C}$.

Индивидуальная холодопроизводительность при $-10\text{ }^{\circ}\text{C}$ рассчитывается посредством линейной интерполяции холодопроизводительности при $0\text{ }^{\circ}\text{C}$ и $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$.

8.2.4 Испытание на оставшуюся полезную холодопроизводительность набора испарителей в мультитемпературном режиме при исходной теплонагрузке

Оставшаяся полезная холодопроизводительность рассчитывается по каждому испытываемому испарителю при $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$, когда другой испаритель (другие испарители) функционирует (функционируют) под контролем термостата, установленного на $0\text{ }^{\circ}\text{C}$, при исходной теплонагрузке в 20% от индивидуальной холодопроизводительности данного испарителя при $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$. Температура воздуха на входе бортовой установки составляет $+30\text{ }^{\circ}\text{C}$.

В случае таких холодильных установок с мультитемпературным режимом, оснащенных более чем одним компрессором, как каскадные системы или установки с системами двухступенчатого компрессора, когда холодопроизводительность может обеспечиваться одновременно в низкотемпературных и охлаждаемых камерах, измерение полезной холодопроизводительности производится при одной дополнительной теплонагрузке.

8.3 **Определение параметров и сертификация холодильных установок с разными температурными режимами**

8.3.1 Общая процедура

Требуемая холодопроизводительность транспортных средств с разными температурными режимами основывается на потребности в холодопроизводительности транспортных средств с монотемпературным режимом, как это определено в настоящем добавлении.

Для многокамерных установок коэффициент K , составляющий не более $0,40\text{ Вт/м}^2\cdot\text{К}$ для всей внешней части кузова, определяется в соответствии с подразделами 2–2.2 настоящего добавления.

Изотермические свойства стенок внешней части кузова рассчитываются с использованием коэффициента K кузова, определенного в соответствии с СПС. Изотермические свойства внутренних разделительных стенок рассчитываются с использованием коэффициентов K , приведенных в таблице, содержащейся в пункте 8.3.7.

Для выдачи свидетельства СПС:

- номинальная холодопроизводительность холодильной установки с разными температурными режимами должна по меньшей мере равняться значению теплотери через внутренние разделительные стенки и стенки внешней части всего кузова транспортного средства, умноженному на коэффициент 1,75, как указано в пункте 3.2.6 настоящего добавления;
- в каждой камере рассчитанная оставшаяся полезная холодопроизводительность при наименьшей температуре каждого испарителя, функционирующего в мультитемпературном режиме, должна быть не меньше максимального значения холодопроизводительности камеры в наиболее неблагоприятных условиях, как это предписано в

пунктах 8.3.5 и 8.3.6, умноженного на коэффициент 1,75, как указано в пункте 3.2.6 настоящего добавления.

8.3.2 Соответствие всего кузова

Коэффициент K внешней части кузова должен составлять $K \leq 0,40 \text{ Вт/м}^2 \cdot \text{К}$.

Внутренняя поверхность кузова не должна изменяться более чем на 20%.

Транспортное средство должно соответствовать следующей формуле:

$$P_{\text{nominal}} > 1,75 * K_{\text{body}} * S_{\text{body}} * \Delta T,$$

где:

- P_{nominal} – номинальная холодопроизводительность холодильной установки с разными температурными режимами;
- K_{body} – значение K внешней части кузова;
- S_{body} – внутренняя поверхность всего кузова;
- ΔT – разница в температуре между внешней и внутренней частями кузова.

8.3.3 Определение потребности в холодопроизводительности охлаждаемых испарителей

Когда перегородки находятся в указанных положениях, потребность в холодопроизводительности каждого охлаждаемого испарителя рассчитывается следующим образом:

$$P_{\text{chilled demand}} = (S_{\text{chilled-comp}} - \Sigma S_{\text{bulk}}) * K_{\text{body}} * \Delta T_{\text{ext}} + \Sigma (S_{\text{bulk}} * K_{\text{bulk}} * \Delta T_{\text{int}}),$$

где:

- K_{body} – значение коэффициента K , указанное в протоколе испытания СПС для внешней части кузова;
- $S_{\text{chilled-comp}}$ – площадь охлаждаемой камеры для заданных положений перегородок;
- S_{bulk} – площади перегородок;
- K_{bulk} – значения коэффициента K перегородок, указанные в таблице, содержащейся в пункте 8.3.7;
- ΔT_{ext} – разница в температурах охлаждаемой камеры и внешней части кузова (+30 °C);
- ΔT_{int} – разница в температурах охлаждаемой камеры и других камер. В случае камер без кондиционирования воздуха для целей расчета используется значение температуры +20 °C.

8.3.4 Определение потребности в холодопроизводительности низкотемпературных камер

С учетом заданных позиций перегородок потребность в холодопроизводительности каждой низкотемпературной камеры рассчитывается следующим образом:

$$P_{\text{frozen demand}} = (S_{\text{frozen-comp}} - \Sigma S_{\text{bulk}}) * K_{\text{body}} * \Delta T_{\text{ext}} + \Sigma (S_{\text{bulk}} * K_{\text{bulk}} * \Delta T_{\text{int}}),$$

где:

- K_{body} – значение коэффициента K , указанное в протоколе испытания СПС для внешней части кузова;
- $S_{\text{chilled-comp}}$ – площадь охлаждаемой камеры для заданных положений перегородок;
- S_{bulk} – площади перегородок;
- K_{bulk} – значения коэффициента K перегородок, указанные в таблице, содержащейся в пункте 8.3.7;
- ΔT_{ext} – разница в температурах охлаждаемой камеры и внешней части кузова (+30 °C);
- ΔT_{int} – разница в температурах охлаждаемой камеры и других камер. В случае камер без кондиционирования воздуха для целей расчета используется значение температуры +20 °C.

8.3.5 Определение полезной холодопроизводительности низкотемпературных испарителей

Полезная холодопроизводительность в заданных положениях перегородок рассчитывается следующим образом:

$$P_{\text{eff-frozen-evap}} = P_{\text{ind-frozen-evap}} * [1 - \sum (P_{\text{eff-chilled-evap}} / P_{\text{ind-chilled-evap}})],$$

где:

- $P_{\text{eff-frozen-evap}}$ – полезная холодопроизводительность низкотемпературного испарителя при заданной конфигурации;
- $P_{\text{ind-frozen-evap}}$ – индивидуальная холодопроизводительность низкотемпературного испарителя при –20 °C;
- $P_{\text{eff-chilled-evap}}$ – полезная холодопроизводительность каждого охлаждаемого испарителя при заданной конфигурации, как это определено в пункте 8.3.6;
- $P_{\text{ind-chilled-evap}}$ – индивидуальная холодопроизводительность при –20 °C для каждого охлажденного испарителя.

Данный метод расчета утвержден только для механических холодильных установок с разными температурными режимами, оснащенных одним одноступенчатым компрессором. В случае таких холодильных установок с разными температурными режимами, оснащенных более чем одним компрессором, как каскадные системы или установки с системами двухступенчатого компрессора, когда холодопроизводительность может обеспечиваться одновременно в низкотемпературной и охлаждаемой камере, данный метод расчетов использоваться не должен, так как это приведет к недооценке полезной холодопроизводительности. В случае этих транспортных средств полезная холодопроизводительность интерполируется по значениям полезной холодопроизводительности, измеряемым с учетом двух различных теплонагрузок, указанных в протоколах испытаний, как это предписано в пункте 8.2.4.

8.3.6 Заявление о соответствии

Заявление о соответствии транспортного средства в мультитемпературном режиме делается в том случае, если при всех положениях перегородок и при каждой схеме распределения температуры в камере:

$$P_{\text{eff-frozen-evap}} \geq 1,75 * P_{\text{frozen demand}};$$

$$P_{\text{eff-chilled-evap}} \geq 1,75 * P_{\text{chilled demand}},$$

где:

- $P_{\text{eff-frozen-evap}}$ – полезная холодопроизводительность рассматриваемого низкотемпературного испарителя при данном классе температуры камеры в заданной конфигурации;
- $P_{\text{eff-chilled-evap}}$ – полезная холодопроизводительность рассматриваемого охлаждаемого испарителя при данном классе температуры камеры в заданной конфигурации;
- $P_{\text{frozen demand}}$ – потребность в холодопроизводительности рассматриваемой камеры при данном классе температуры камеры заданной конфигурации, рассчитываемая в соответствии с пунктом 8.3.4;
- $P_{\text{chilled demand}}$ – потребность в холодопроизводительности рассматриваемой камеры при данном классе температуры камеры в заданной конфигурации, рассчитываемая в соответствии с пунктом 8.3.3.

Считается, что параметры определены по всем положениям перегородок, если положения стенок начиная с наименьших и заканчивая наибольшими размерами камеры проверяются при помощи методов итерации, в соответствии с которыми ни одно из скачкообразных изменений площади поверхности не превышает 20%.

8.3.7 Внутренние разделительные стенки

Теплопотери через внутренние разделительные стенки рассчитываются с использованием значений коэффициента K , указанных в нижеследующей таблице.

	Коэффициент K – [Вт/м ² .К]		Минимальная толщина пенистого материала [мм]
	Стационарная	Съемная	
Продольная – пол из алюминия	2,0	3,0	25
Продольная – пол из стеклопластика	1,5	2,0	25
Поперечная – пол из алюминия	2,0	3,2	40
Поперечная – пол из стеклопластика	1,5	2,6	40

Коэффициенты K съемных разделительных стенок предусматривают предел надежности из расчета на конкретный вид износа и неизбежные теплоутечки.

В случае конкретных конструкций с дополнительной теплопередачей, обеспечиваемой, в отличие от стандартной конструкции, дополнительными тепловыми мостиками, коэффициент K перегородки должен быть увеличен.

8.3.8 Предписания пункта 8 не применяются к транспортным средствам, изготовленным до вступления в силу этих предписаний и прошедшим эквивалентные испытания в качестве транспортного средства с разными температурными режимами. Транспортные средства, изготовленные до вступления в силу положений настоящего пункта, могут эксплуатироваться в рамках международных перевозок, однако перемещаться из одной страны в другую могут лишь с согласия компетентных органов заинтересованных стран."

2. Приложение 1, добавление 1, пункт 3

В конце добавить следующий текст:

"Для партии идентичных изотермических транспортных средств (контейнеров) массового производства с внутренним объемом менее 2 м³ компетентный орган может предоставлять свидетельство о соответствии в отношении всей партии. Тогда вместо серийного номера каждого индивидуального транспортного средства в свидетельстве о соответствии указываются опознавательные номера всех изотермических транспортных средств либо первый и последний опознавательные номера серии. В этом случае изотермические транспортные средства, перечисленные в данном свидетельстве, должны быть оснащены табличкой-свидетельством о соответствии, описанной в добавлении 3 В к приложению 1 и выдаваемой компетентным органом.

При передаче этих изотермических транспортных средств (контейнеров) в другую страну, являющуюся Договаривающейся стороной настоящего Соглашения, для их регистрации или принятия на учет в ней компетентный орган страны новой регистрации или нового принятия на учет может предоставлять индивидуальное свидетельство о соответствии на основе первоначального свидетельства о соответствии, выданного для всей партии транспортных средств".

3. Бланк образца свидетельства о соответствии, содержащийся в добавлении 3 А к приложению 1

Включить следующую новую сноску после пункта 3 "Серийный номер изотермического отделения":

"¹⁵ Перечисляются все серийные номера изотермических транспортных средств (контейнеров) с внутренним объемом менее 2 м³. Допускается также совместное перечисление этих номеров, т.е. от номера ... до номера ...".

Приложение II

Исправления к СПС

1. Внести следующие исправления в статью 2:
Вместо "пункту 4" читать "пункту 3".
2. Внести следующие исправления в пункты 6.1.1 и 6.1.2 образца бланка свидетельства о соответствии, воспроизведенного в добавлении 3 А к приложению 1:
Вместо "ТОПЛИВО" читать "ХОЛОДИЛЬНЫЙ АГЕНТ".

Приложение III

Исправления к Справочнику СПС

1. Внести следующие исправления в пункты 6.1.1 и 6.1.2 образца бланка свидетельства о соответствии, воспроизведенного в добавлении 3 А к приложению 1:

Вместо "ТОПЛИВО" читать "ХОЛОДИЛЬНЫЙ АГЕНТ".

Приложение IV

Программа работы на 2012–2013 годы

Подпрограмма: 02 Транспорт

Направление деятельности 14

Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов

<i>Описание направления деятельности (факультативно)</i>	<i>Ожидаемые достижения по этому направлению деятельности</i>
<p>Основные цели этого направления деятельности:</p> <ul style="list-style-type: none"> принимать и осуществлять меры, направленные на улучшение условий сохранения качества скоропортящихся пищевых продуктов в ходе их транспортировки, в частности при международных перевозках; содействовать облегчению международных перевозок скоропортящихся пищевых продуктов путем согласования относящихся к ним требований и правил, а также административных процедур и требований, связанных с документацией, которые применяются к этим перевозкам; разрабатывать и обновлять Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), заключенное в Женеве в 1970 году; обеспечивать согласование СПС с другими соответствующими юридическими документами, регулирующими перевозку скоропортящихся пищевых продуктов, которые были разработаны на других форумах; 	<p>Повышение и обновление международных требований для перевозок скоропортящихся пищевых продуктов</p>
<p>Основные действия Отдела транспорта:</p> <ul style="list-style-type: none"> выполнять роль секретариата для Рабочей группы по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов (WP.11); выпускать обновленные издания СПС и Справочника СПС; организовывать мероприятия, включая рабочие совещания, направленные на улучшение применения СПС и содействие присоединению к нему других государств; сотрудничать с правительствами и другими сторонами (межправительственными и неправительственными организациями) в области перевозок холодильным транспортом 	

Итоги/мероприятия*a) Совещания и соответствующая дискуссионная документация*

14.1 Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов (WP.11): шестьдесят восьмая сессия (22–25 октября 2012 года), шестьдесят девятая сессия (2013 год).

Доклады о работе годовых сессий WP.11; документы, касающиеся обмена информацией об осуществлении СПС; предложение по пересмотру статей 3 и 5 СПС, касающееся морской перевозки и транспортировки по внутренним водным путям; предложение по поправкам к СПС и приложениям к нему; предложения по процедуре испытания СПС для многокамерных транспортных средств с разными температурными режимами; предложения по добавлениям к Справочнику СПС; предложения по распространению области применения СПС на свежие фрукты и овощи; программа работы и двухгодичная оценка.

b) Публикации и другие информационные материалы

14.2 Выпуск издания СПС 2013 года.

14.3 Обновление Справочника СПС на вебсайте Отдела транспорта.

c) Техническое сотрудничество

14.4 Мероприятия, включая возможное рабочее совещание по вопросам улучшения применения СПС, содействия присоединению к нему стран ЕЭК и государств за пределами региона ЕЭК, а также снижения экологического воздействия перевозок холодильным транспортом.

14.5 Сотрудничество с другими организациями, работающими в сфере перевозок холодильным транспортом, включая Международный институт холода и "Трансфригорут интернэшнл".

Приложение V

Двухгодичная оценка за 2012–2013 годы

<i>Направление деятельности</i>	<i>Ожидаемые достижения</i>	<i>Показатели достижений</i>
Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов	Повышение и обновление международных требований о перевозках скоропортящихся пищевых продуктов	a) Число новых поправок к СПС, принятых WP.11 Показатели результативности: Оценка: 2010–2011: 10 Цель: 2012–2013: 12
		b) Общее число Договаривающихся сторон Соглашения СПС Показатели результативности: Оценка: 2010–2011: 45 Цель: 2012–2013: 47
		c) Число стран, отвечающих на вопросник по осуществлению СПС Показатели результативности: Оценка: 2010–2011: 12 Цель: 2012–2013: 20