



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по перевозкам
скоропортящихся пищевых продуктов**

Семьдесят первая сессия

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

состоявшейся в Женеве 6–9 октября 2015 года



Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–2	5
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	3	5
III. Деятельность органов ЕЭК, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 2 повестки дня)	4–10	5
A. Комитет по внутреннему транспорту (КВТ)	4–8	5
B. Рабочая группа по сельскохозяйственным стандартам качества (WP.7)	9–10	6
IV. Деятельность других международных организаций, занимающихся вопросами, которые представляют интерес для Рабочей группы (пункт 3 повестки дня)	11–14	6
A. Международный институт холода (МИХ)	11	6
B. «Трансфригорут интернэшнл»	12–13	6
C. Европейский комитет по стандартизации (ЕКС)	14	7
V. Статус и осуществление СПС (пункт 4 повестки дня)	15–29	7
A. Положение в связи с применением Соглашения	15	7
B. Состояние поправок	16–21	7
C. Испытательные станции, официально назначаемые компетентными органами стран – участниц СПС	22–23	8
D. Обмен информацией между Сторонами в соответствии со статьей 6 СПС	24	8
E. Обмен оптимальной практикой для более эффективного осуществления СПС	25–28	8
F. Толкование СПС	29	9
VI. Предложения по поправкам к СПС (пункт 5 повестки дня)	30–76	9
A. Предложения, по которым еще не приняты решения	30–53	9
1. Уточнение терминов «зарегистрировано» и «поставлено на учет» в добавлении I к приложению I	30–32	9
2. Срок действия свидетельств на транспортные средства, изготавливаемые для передачи в другую страну	33–37	9
3. Измерение наружной поверхности стен в автомобильных фургонах без окон в грузовом отсеке	38–39	10
4. Испытания СПС для неавтономных транспортных средств по истечении шести и девяти лет	40–42	10
5. Испытание транспортных средств с мультитемпературным режимом, находящихся в эксплуатации	43–47	11
6. Отличительные знаки для транспортных средств с мультитемпературным режимом	48–50	11
7. Ссылки на стандарты и пересмотр стандартов	51–53	11

V.	Новые предложения	54–76	12
1.	Аккредитация компетентных органов	54–55	12
2.	Статья 18	56–57	12
3.	Определения в приложении 1	58–61	13
4.	Аккредитация испытательных станций	62–64	13
5.	Протокол испытания образца № 10	65–66	13
6.	Контроль и регистрация температуры охлажденных пищевых продуктов	67–69	14
7.	Руководство по проверке соответствия для изготовителей транспортных средств с регулируемым температурным режимом	70–71	14
8.	Новое приложение, касающееся перевозок свежих плодов и овощей	72–74	14
9.	Предложения о различных редакционных исправлениях	75–76	15
VII.	Справочник к СПС (пункт 6 повестки дня)	77–87	15
A.	Определение термина «скоропортящихся пищевых продуктов»	78–80	15
B.	Измерение площади наружной поверхности стенок автомобилей- фургонов без окон в грузовом отсеке	81	15
C.	Внутренние и наружные теплопередающие поверхности кузова железнодорожных вагонов	82–84	16
D.	Незначительные и ограниченные изменения, касающиеся транспортных средств серийного производства	85–86	16
E.	Термины «зарегистрировано» или «поставлено на учет»	87	16
VIII.	Сфера действия СПС (пункт 7 повестки дня)	88–92	16
A.	Многосторонние соглашения	88–90	16
B.	Проект «дорожной карты»	91–92	17
IX.	Энергетическая маркировка, хладагенты и вспенивающие вещества (пункт 8 повестки дня)	93–94	17
X.	Программа работы и двухгодичная оценка (пункт 9 повестки дня)	95–97	18
XI.	Выборы должностных лиц (пункт 10 повестки дня)	98	18
XII.	Прочие вопросы (пункт 11 повестки дня)	99–101	18
A.	Сроки проведения семьдесят второй сессии	99	18
B.	Секретарь	100	19
C.	Другие вопросы	101	19
XIII.	Утверждение доклада (пункт 12 повестки дня)	102	19
Приложения			
I.	Предлагаемые поправки к СПС		20
II.	Исправления к СПС		23
III.	Добавление к Справочнику СПС		24

IV.	Проект программы работы на двухгодичный период 2016–2017 годов	25
V.	Предлагаемая оценка за двухгодичный период 2016–2017 годов	27
VI.	Проект плана работы на 2016–2020 годы	28

I. Участники

1. Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов (WP.11) провела свою семьдесят первую сессию 6–9 октября 2015 года; функции Председателя сессии исполнял г-н Т. Нобре (Португалия), а заместителей Председателя – г-н Е. Дёвен (Франция) и г-н К. де Путтер (Нидерланды).

2. В работе сессии приняли участие представители следующих стран: Бельгии, Германии, Дании, Ирландии, Испании, Италии, Латвии, Люксембурга, Марокко, Нидерландов, Польши, Португалии, Российской Федерации, Сербии, Словении, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции и Хорватии. В ее работе участвовали также представители межправительственной организации Международный институт холода (МИХ) и следующих неправительственных организаций: Международной ассоциации изготовителей автомобильных кузовов и прицепов (МАИАКП) и международной федерации «Трансфригурт интернэшнл» (ТИ).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документы: ECE/TRANS/WP.11/232
ECE/TRANS/WP.11/232/Add.1/Rev.1
Неофициальный документ: INF.1 (секретариат)

3. Предварительная повестка дня (ECE/TRANS/WP.11/232 и -/Add.1/Rev.1) была утверждена с поправками, содержащимися в неофициальном документе INF.1, с учетом неофициальных документов INF.1–INF.18.

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

A. Комитет по внутреннему транспорту (КВТ)

Документы: ECE/TRANS/248
ECE/TRANS/WP.11/2015/10 (Бельгия, от имени неофициальной рабочей группы по процедурам принятия решений и голосования)

4. WP.11 приняла к сведению результаты семьдесят седьмой сессии КВТ (Женева, 24–26 февраля 2015 года), которые связаны с работой WP.11 и отражены в пунктах 118–126 документа ECE/TRANS/248.

5. Далее WP.11 рассмотрела предложение по процедурам принятия решений и голосования, содержащееся в документе ECE/TRANS/WP.11/2015/10, в разделе А которого изложено предложение по пересмотру процедуры принятия решений в рамках самого СПС; в разделе В – предложение по оптимизации порядка применения правил процедуры WP.11 и их толкования; и в разделе С – предложение о пересмотре руководящих указаний по подготовке и представлению документов для WP.11.

6. Хотя ряд стран поддержали различные предложения, предложения из раздела А (рассматриваются в пунктах 56 и 57 настоящего доклада) и В принять в нынешней редакции не удалось. Российская Федерация высказалась в поддержку существующей системы голосования по каждому предложению, что, по ее мнению, обязывает страны четко формулировать свою позицию.

7. Что касается необходимости руководящих указаний (содержащихся в добавлении к положениям о круге ведения и правилам процедуры WP.11 (ECE/TRANS/WP.11/229)) по подготовке и представлению всех документов для WP.11, то Рабочая группа одобрила предложение по разделу С и решила, что делегату от Бельгии следует сформулировать рекомендацию для секретариата по пересмотру стандартного формата документов.

8. WP.11 поблагодарила делегата от Бельгии и неофициальную рабочую группу по процедурам принятия решений и голосования за представленный ими документ и просила их продолжить работу и подготовить новое предложение для рассмотрения на семьдесят второй сессии в 2016 году.

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

9. WP.11 была проинформирована о недавней деятельности WP.7 по разработке коммерческих сельскохозяйственных стандартов качества. С дополнительной информацией можно ознакомиться на следующем веб-сайте: <http://www.unecsc.org/trade/agr/welcome.html>.

10. В ответ на вопрос, поднятый на семидесятой сессии WP.11, было отмечено, что стандарты на фрукты и овощи не включают положений о контроле температуры и вентиляции в транспортных средствах или складском оборудовании.

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

A. Международный институт холода (МИХ)

Неофициальный документ: INF.3 (МИХ)

11. WP.11 была проинформирована об итогах совещания Подкомиссии МИХ по перевозкам холодильным транспортом, которое состоялось в Каштелу-Бранку, Португалия, 21 и 22 апреля 2015 года. Подкомиссия высказалась в поддержку предложений, представленных на рассмотрение WP.11, относительно определений для включения в приложение 1, площади наружной поверхности стенок автомобилей-фургонов, измененного протокола испытаний, маркировки транспортных средств с мультитемпературным режимом, комментариев для Справочника СПС в случае незначительных изменений изотермических кузовов, а также метода повторных испытаний неавтономных транспортных средств в соответствии с СПС по истечении шести и девяти лет.

В. «Трансфригорут интернэшнл»

Неофициальный документ: INF.15 («Трансфригорут интернэшнл»)

12. Г-н Д. Грили проинформировал WP.11 о деятельности «Трансфригорут интернэшнл», которая направлена на поддержку усилий сектора перевозок холодильным транспортом и описание которой приведено в неофициальном документе INF.15.

13. «Трансфригорут интернэшнл» будет отмечать свою шестидесятую годовщину на годовой генеральной ассамблее, которая состоится в Амстердаме 16–17 октября 2015 года.

С. Европейский комитет по стандартизации (ЕКС)

14. Представитель Германии проинформировал WP.11 о ходе работы по подготовке и пересмотру стандартов ЕКС, связанных с сухопутными перевозками в регулируемом температурном режиме. Были высказаны опасения по поводу того, что эти стандарты содержат также требования, касающиеся маркировки, что может нарушать положения и порядок применения СПС.

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

A. Положение в связи с применением Соглашения

15. После присоединения Саудовской Аравии в январе 2015 года число Договаривающихся сторон Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), увеличилось до 49.

B. Состояние поправок

16. WP.11 была проинформирована о том, что поправки к СПС, принятые WP.11 на ее шестьдесят девятой сессии в 2013 году и содержащиеся в приложении I к докладу о работе той сессии (ECE/TRANS/WP.11/228), были сочтены принятыми 31 марта 2015 года и вступили в силу 30 сентября 2015 года (см. C.N.253.2015.TREATIES-XI.B.22).

17. Предложенные поправки к СПС, принятые на семидесятой сессии WP.11 в 2014 году (ECE/TRANS/WP.11/231, приложения I и II, и ECE/TRANS/WP.11/231/Согг. 1 и 2), были доведены до сведения Договаривающихся сторон СПС Договорной секцией Организации Объединенных Наций 19 марта 2015 года (C.N.181.2015.TREATIES-XI.B.22).

18. 13 мая 2015 года правительство Германии проинформировало Генерального секретаря о том, что, хотя оно и намерено принять эти предложения, условия для такого принятия еще не выполнены (C.N.298.2015.TREATIES-XI.B.22). Как следствие этого, поправки, одобренные на сессии WP.11 в 2014 году, будут сочтены принятыми только в том случае, если до истечения девятимесячного срока после первоначального шестимесячного периода уведомления правительство Германии не представит возражения против предложенных поправок.

19. 17 сентября 2015 года правительство Финляндии высказало возражение в отношении предложенной поправки к пункту 3.2.6 добавления 2 к приложению 1 (C.N.481.2015.TREATIES-XI.B.22). Секретариат подтвердил, что это возражение не касается других предложенных поправок, включенных в пакет поправок.

20. WP.11 отметила, что существует возможность сформулировать возражение против одной предложенной поправки, если ее можно считать независимой от других предложенных поправок в пакете. Всем странам, желающим высказать возражение в соответствии со статьей 18, в будущем рекомендовано вначале связаться с секретариатом. Секретариату было поручено составить записку по этим

вопросам для Договаривающихся сторон, и в частности для тех из них, которые не участвуют в работе WP.11.

21. Было решено, что требования к расходу воздуха, которые стали предметом возражения со стороны Финляндии, вначале следует рассмотреть Подкомиссии МИХ по перевозкам холодильным транспортом.

С. Испытательные станции, официально назначаемые компетентными органами стран – участниц СПС

Неофициальный документ: INF.6 (секретариат)

22. WP.11 приняла к сведению обновленный перечень официально назначаемых компетентных органов и испытательных станций, с которым можно также ознакомиться на следующем веб-сайте: <http://www.unece.org/trans/main/wp11/teststations.pdf>.

23. WP.11 подчеркнула, что в случае любых сомнений относительно аутентичности свидетельств СПС необходимо связаться с соответствующим компетентным органом.

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

Документы: ECE/TRANS/WP.11/2015/6
и /6/Add.1 (секретариат)

Неофициальные документы: INF.2 (секретариат)
INF.5 (Испания)

24. WP.11 поблагодарила 21 страну, предоставившую данные в ответ на вопросник об осуществлении СПС в 2014 году, и подчеркнула важность получения информации от всех Договаривающихся сторон СПС. WP.11 приняла к сведению ответы на дополнительные вопросы, касающиеся осуществления СПС, которые содержатся в INF.2, и сообщение о штрафах, наложенных Испанией за несоблюдение СПС (неофициальный документ INF.5).

Е. Обмен оптимальной практикой для более эффективного осуществления СПС

Документация: ECE/TRANS/WP.11/2015/4 (секретариат)
ECE/TRANS/WP.11/2015/8 (Финляндия)

25. WP.11 приняла к сведению предложения, содержащиеся в документе, представленном секретариатом, относительно создания базы данных об образце свидетельств СПС на веб-сайте секретариата, а также рекомендацию о том, чтобы компетентные органы опубликовывали на своих веб-сайтах перечни всех выданных свидетельств СПС, с тем чтобы контролирующим органам было легче проверять подлинность свидетельств. По мнению Российской Федерации, размещение такого перечня на своих веб-сайтах должно входить в обязанность всех компетентных органов.

26. Некоторые страны высказались против принятия этих предложений, сославшись на потенциальные проблемы с правилами конфиденциальности данных, которые могут возникнуть, если эта информация будет доступна в Интернете.

27. В своем документе Финляндия задала другим странам вопрос о том, что они делают в тех случаях, когда выясняется, что транспортные средства, проверяемые на таможне, не соответствуют требованиям СПС. В Финляндии в обязательном порядке проводится проверка соблюдения правил, касающихся температуры. Если температурные условия обеспечены, то транспортному средству разрешается продолжать движение до пункта назначения, где местные органы санитарного контроля при разгрузке обязаны провести проверку соответствия перевозимых продуктов установленным требованиям.

28. Было решено, что секретариат при помощи вопросника обратится к странам с просьбой сообщить, какие процедуры, санкции и т.д. применяются в тех случаях, когда не соблюдаются требования СПС.

Е. Толкование СПС

29. Никакие вопросы по этому пункту повестки дня не рассматривались.

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

А. Предложения, по которым еще не приняты решения

1. Уточнение терминов «зарегистрировано» и «поставлено на учет» в добавлении 1 к приложению 1

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2015/14 (Бельгия)

30. Представитель Бельгии счел, что термин «поставлено на учет», который в добавлении 1 к приложению 1 используется после слова «зарегистрировано», применим только в том случае, если транспортное средство не может быть зарегистрировано. Поэтому слово «или» в данном случае не означает возможности выбора. Оно означает, что если характер транспортного средства не допускает возможности его регистрации (например, в случае контейнера), то тогда оно ставится на учет в стране базирования владельца данного транспортного средства.

31. Представитель Нидерландов отметил, что для принятия этого предложения необходимы переходные меры и что в нем не учтена возможность регистрации транспортного средства в одной стране и его постановки на учет в другой. Ряд делегаций поставили под сомнение необходимость переходных мер и возможность в рамках СПС регистрировать транспортное средство в одной стране и ставить его на учет в другой.

32. Представитель одной страны возразил против этого предложения, и Бельгию просили подготовить в сотрудничестве с Нидерландами пересмотренное предложение к следующей сессии.

2. Срок действия свидетельств на транспортные средства, изготавливаемые для передачи в другую страну

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2014/21 (Франция)

Неофициальный документ: INF.17 (Нидерланды)

33. Франция просила сохранить в повестке дня нынешней сессии ее предложение, внесенное на предыдущей сессии. Суть данного предложения состоит в том, чтобы разрешить выдавать свидетельство с трехмесячным сроком действия, ко-

торое может быть продлено только один раз, если такое свидетельство выдается на транспортное средство для его передачи другой стране, где имеется компетентный орган. Франция сочла, что данная формулировка дополняет решение о допущении шестимесячного срока действия временных свидетельств. Выдача свидетельств с шестимесячным сроком действия на транспортное средство, изготовленное для передачи в другую страну, создает недобросовестную конкуренцию.

34. Ряд стран поддержали это предложение. Соединенные Штаты сочли, что такие свидетельства должны иметь шестимесячный срок действия, если данное транспортное средство прошло соответствующие испытания по значению К. Нидерланды высказались за включение предложенного текста в пункт 3 b) добавления 1 к приложению 1.

35. Было решено, что в ходе сессии это предложение будет пересмотрено небольшой группой.

36. Германия не согласилась с пересмотренным предложением, подготовленным в ходе сессии (неофициальный документ INF.17), заявив, что в некоторых странах отсутствует компетентный орган, который может выдать новое свидетельство.

37. В ходе голосования по этому предложению семь государств (Дания, Испания, Люксембург, Соединенное Королевство, Финляндия и Франция) высказались за его принятие и одна страна (Германия) – против.

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

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2015/2
(Соединенное Королевство)

38. На семидесятой сессии Германия голосовала против принятия данного предложения, сославшись на то, что в нем по-прежнему отсутствуют поправки к образцу протокола испытания. Образец протокола испытания обсуждался на совещании Подкомиссии МИХ по перевозкам холодильным транспортом в 2015 году, на котором было согласовано решение о том, какая именно информация требуется в протоколе испытания.

39. WP.11 приняла это предложение с некоторыми изменениями (см. приложение I).

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

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2011/16/Rev.4 (Франция)
Неофициальный документ: INF.16 (Нидерланды)

40. Франция сообщила, что она пересмотрела свое предложение с учетом замечаний, высказанных Нидерландами в 2014 году, и что на совещании Подкомиссии МИХ по перевозкам холодильным транспортом в 2015 году данное предложение было поддержано.

41. Было решено, что это предложение следует доработать и вновь обсудить в ходе сессии.

42. WP.11 приняла пересмотренное предложение и переходное положение (см. приложение I).

5. Испытание транспортных средств с мультитемпературным режимом, находящихся в эксплуатации

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2015/13 (Франция)

43. Данное предложение было основано на методе испытания автономных транспортных средств-рефрижераторов с монотемпературным режимом с добавлением метода испытания реверсивного режима камер, позволяющего ограничить продолжительность испытания, сохранив при этом его адекватность.

44. WP.11 решила, что в таблицах, касающихся транспортных средств с двумя и тремя камерами, вместо значений температур следует указать «температуру класса». Было также решено, что это испытание должно быть несложным и недорогим.

45. Первоначальная попытка принять предложение лишь применительно к двух- или трехкамерным транспортным средствам с мультитемпературным режимом не увенчалась успехом, и Германия заявила, что в данное предложение требуется внести дальнейшие изменения.

46. Было решено, что Германии и Франции следует подготовить пересмотренное предложение к следующей сессии и что его надлежит первоначально обсудить на следующем совещании Подкомиссии МИХ по перевозкам холодильным транспортом, так как сейчас крайне необходимо предусмотреть в СПС испытание эксплуатируемых транспортных средств с мультитемпературным режимом.

47. Германия подчеркнула, что, прежде чем может быть достигнута договоренность по испытанию эксплуатируемых транспортных средств с мультитемпературным режимом, нужно принять решение относительно маркировки транспортных средств с мультитемпературным режимом.

6. Отличительные знаки для транспортных средств с мультитемпературным режимом

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2015/15 (Франция)

48. Франция предложила принять минимальные требования относительно маркировки и заявила, что ее предложение было поддержано Подкомиссией МИХ по перевозкам холодильным транспортом. Маркировка должна позволять контрольным органам без труда осуществлять проверку на предмет соответствия транспортного средства перевозимым грузам. В частности, она должна четко указывать число камер и их соответствующие классы, с тем чтобы можно было сделать вывод о том, могут ли транспортируемые грузы перевозиться в данной камере.

49. В ходе голосования по этому предложению семь государств (Италия, Марокко, Польша, Португалия, Испания, Франция и Швеция) высказались за его принятие и три (Бельгия, Германия и Нидерланды) – против.

50. Было решено, что неофициальная рабочая группа в составе Германии, Франции и других заинтересованных сторон под руководством Нидерландов подготовит новое предложение к следующей сессии.

7. Ссылки на стандарты и пересмотр стандартов

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2015/20
(Российская Федерация)

51. Документы ECE/TRANS/WP.11/2015/18–22 были переданы Российской Федерацией по истечении официального предельного срока, предусмотренного для представления документов, и переводческие службы Организации Объединен-

ных Наций не успели перевести их до начала сессии. По этой причине секретариат решил внести на обсуждение тексты на английском языке, переданные Российской Федерацией в качестве официальных документов. По мнению Бельгии, поскольку эти документы были представлены после истечения официального срока, а их официальные переводы на все языки ЕЭК отсутствуют, то, согласно правилам процедуры, WP.11 не может рассматривать эти документы в качестве официальных документов для принятия решений и их следует считать неофициальными. Дания, Франция и Швеция поддержали такую позицию. Поэтому WP.11 решила, что эти предложения можно обсудить, но принимать по ним какое-либо официальное решение она не будет.

52. В предложении Российской Федерации о пересмотре стандартов отмечается, что из СПС следует исключить ссылки на устаревшие и национальные стандарты. Стандарты АМСА, а также региональные (европейские) стандарты EN можно было бы сохранить до их замены эквивалентными стандартами ИСО.

53. Было отмечено, что два из приведенных в данном документе предложений уже приняты на прошлой сессии и с ними можно ознакомиться в приложении II к документу ECE/TRANS/WP.11/231. WP.11 решила, что в тексте добавления 1 к приложению 2 к СПС на русском языке следует исправить перевод названия стандартов EN 13486 и EN 12830 на русский язык (см. приложение II).

В. Новые предложения

1. Аккредитация компетентных органов

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2015/12 (Франция)

54. В предложении Франции указано, что аккредитация компетентных органов поможет обеспечить объективность решений по сертификации, соблюдение технических процедур и стандартов и компетентность специалистов по оценке.

55. Большинство стран выразилось против предложения о том, чтобы требовать аккредитации компетентных органов в соответствии со стандартом 17065:2012 ISO «Оценка соответствия. Требования к органам по сертификации продукции, процессов и услуг». Российская Федерация выступила против этого предложения на том основании, что государственные органы не могут быть аккредитованы третьей стороной. Было отмечено также, что расходы были недооценены и что они будут слишком большими для компетентных органов, выдающих лишь незначительное число свидетельств. Предложение не было поставлено на голосование.

2. Статья 18

56. Неофициальная рабочая группа, возглавляемая Бельгией, вновь внесла на рассмотрение предложение по поправкам, представленное Италией в 2002 году и Португалией в 2007 году, с целью изменить принцип единогласия, предусмотренный в статье 18.4. В соответствии с этим предложением для отклонения поправки к техническим положениям к СПС должно требоваться не менее трех возражений, при этом правило единогласия в отношении статей самого Соглашения СПС сохраняется.

57. Несколько стран поддержали это предложение, однако Дания и Соединенное Королевство высказались против на том основании, что это может привести к потере суверенитета в отношении вопросов СПС. Российская Федерация также была против предложенных изменений.

3. Определения в приложении 1

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2015/17 (Нидерланды)
Неофициальный документ: INF.13 (Нидерланды)

58. Для улучшения понимания СПС и ограничения возможности разного толкования Нидерланды предложили включить в приложение 1 определения. Эти определения следует привести в алфавитном порядке языка публикации СПС.

59. Было проведено всестороннее обсуждение отдельных определений, к которым были предложены исправления на всех трех языках.

60. Несмотря на поддержку работы по определениям, некоторые делегации заявили, что не смогут принять это предложение в его нынешнем виде.

61. WP.11 настоятельно рекомендовала Нидерландам продолжить деятельность по определениям, и ряд делегаций, включая Российскую Федерацию, выразили свою готовность участвовать в этой работе в будущем. Было предложено распространить проект для комментирования до его представления в качестве отдельного документа. Председатель предложил также составить перечень терминов, нуждающихся в определении, с тем чтобы на следующей сессии проверить, является ли он полным.

4. Аккредитация испытательных станций

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2015/11 (Франция)

62. Ряд официальных испытательных станций СПС уже получили аккредитацию своей деятельности по стандарту 17025 ISO «Общие требования к компетентности испытательных станций и калибровочных лабораторий». В предложении Франции указано, что оценка испытательных станций третьей стороной обеспечивает более высокий уровень гармонизации применяемой ими практики.

63. WP.11 не согласилась с предложенной поправкой к СПС, поскольку, по ее мнению, расходы были недооценены и что они будут слишком большими для испытательных станций, выдающих лишь незначительное число протоколов испытаний.

64. В ходе голосования по этому предложению пять государств (Испания, Марокко, Польша, Португалия и Франция) высказались за его принятие и семь (Дания, Германия, Нидерланды, Российская Федерация, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии и Соединенные Штаты Америки) – против.

5. Протокол испытания образца № 10

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2015/1
(Соединенное Королевство)

65. В соответствии с пунктом 6 а) добавления 1 к приложению 1 протокол испытания транспортных средств серийного производства действует в течение шести лет для транспортных средств, определенных в СПС в качестве изотермических транспортных средств, транспортных средств-ледников, транспортных средств-рефрижераторов и отапливаемых транспортных средств. Вместе с тем для большей ясности Соединенное Королевство предложило добавить эту информацию в протокол испытания образца № 10, как это было сделано в случае протоколов испытаний образцов № 2А, 2В, 4А, 4В, 4С, 5 и 6.

66. WP.11 приняла данное предложение (см. приложение I) и решила, что необходимости в переходной мере нет.

6. Контроль и регистрация температуры охлажденных пищевых продуктов

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2015/21
(Российская Федерация)

67. В предложении Российской Федерации отмечается, что для обеспечения сохранности качества охлажденных пищевых продуктов при перевозке важно указывать диапазон допустимых температур, а также требовать контроля температуры воздуха в транспортных средствах, используемых для перевозки охлажденных пищевых продуктов.

68. Одна из стран сочла, что в диапазоне допустимых температур нет необходимости указывать нижнюю температуру для обеспечения гарантий безопасности пищевой продукции. Кроме того, в случае предложенных минимальных температур перевозка переохлажденного мяса окажется невозможной. Другая страна выступила против этого предложения по той причине, что стоимость требуемого оборудования составляет порядка 1 000 евро за регистратор плюс дополнительные расходы по ежегодной калибровке.

69. Российскую Федерацию просили пересмотреть свое предложение к следующей сессии с учетом высказанных замечаний.

7. Руководство по проверке соответствия для изготовителей транспортных средств с регулируемым температурным режимом

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2015/16 (Франция)

70. Франция предложила, чтобы государства признали возможность проверок производства на основе процедуры, которая будет предусмотрена в новом приложении к СПС.

71. Некоторые делегации усомнились в том, можно ли рассматривать такую новую процедуру в рамках сферы применения СПС. В ходе голосования по данному предложению два государства (Польша и Франция) высказались за его принятие и пять (Германия, Марокко, Португалия, Российская Федерация и Соединенные Штаты Америки) – против. Бельгия воздержалась.

8. Новое приложение, касающееся перевозок свежих плодов и овощей

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2015/22
(Российская Федерация)

72. Российская Федерация сочла, что включение в СПС нового приложения с указанием рекомендуемых температурных условий перевозки свежих фруктов и овощей позволит обеспечить сохранность их качества и безопасность в процессе транспортировки, расширить сферу применения СПС и создать необходимые предпосылки для присоединения к СПС новых Договаривающихся сторон.

73. Дания отметила, что цель СПС состоит в обеспечении безопасности пищевых продуктов, а не в сохранении их качества и что фрукты и овощи не представляют проблемы для пищевой безопасности. Дания, Марокко и Швеция высказались против данного предложения. Учитывая это возражение, Российская Федерация полагала, что такое приложение следует включить в Справочник СПС. По мнению Дании, рекомендуемые температуры в Справочнике СПС не должны рассматриваться как расширение сферы действия СПС.

74. Российскую Федерацию просили представить пересмотренное предложение к следующей сессии, если она пожелает продолжить обсуждение этого вопроса.

9. Предложения о различных редакционных исправлениях

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2015/5 (секретариат)

75. WP.11 приняла редакционные исправления, предложенные секретариатом, с учетом замечаний, высказанных присутствовавшими на сессии представителями Договаривающихся сторон (см. приложения I и II).

76. WP.11 просила секретариат передать принятые ею предложенные поправки, которые содержатся в приложении I к настоящему докладу, а также исправления, перечисленные в приложении II, в Договорную секцию Организации Объединенных Наций для официального уведомления Договаривающихся сторон СПС.

VII. Справочник к СПС (пункт 6 повестки дня)

77. WP.11 была проинформирована о том, что с последним вариантом Справочника СПС можно ознакомиться на веб-сайте Отдела транспорта на английском, русском и французском языках по следующей ссылке в Интернете http://www.unece.org/trans/main/wp11/atp_handbook.html.

A. Определение термина «скоропортящихся пищевых продуктов»

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2015/18
(Российская Федерация)

Неофициальный документ: INF.18 (Российская Федерация)

78. На семидесятой сессии была достигнута общая договоренность относительно добавления определения «скоропортящихся пищевых продуктов» в комментарий к Справочнику СПС.

79. У ряда стран возникли проблемы с предлагаемым определением, включая ссылки на «качество» скоропортящихся пищевых продуктов. Две страны предложили использовать уже существующее определение, например определение скоропортящихся пищевых продуктов в Кодексе Алиментариус.

80. Российская Федерация внесла ряд предложений для обсуждения в ходе сессии. WP.11 просила Российскую Федерацию представить официальное предложение для принятия на следующей сессии.

B. Измерение площади наружной поверхности стенок автомобилей-фургонов без окон в грузовом отсеке

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2015/2
(Соединенное Королевство)

81. WP.11 решила включить иллюстрации к трем методам измерения площади наружной поверхности стенок автомобилей-фургонов без окон в грузовом отсеке в Справочник СПС (см. приложение III).

С. Внутренние и наружные теплопередающие поверхности кузова железнодорожных вагонов

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2015/19
(Российская Федерация)

82. Используя внесенные Соединенным Королевством предложения об измерении наружной поверхности стенок в автомобильных фургонах без окон в грузовом отделении, Российская Федерация предложила методы расчета площади внутренних и наружных теплопередающих поверхностей кузова железнодорожных вагонов, не являющихся цистернами.

83. Российская Федерация сообщила, что представит новое предложение в качестве добавления к тексту Соединенного Королевства относительно автомобильных фургонов без окон в грузовом отделении после его официального одобрения и принятия.

84. Российская Федерация сообщила также, что к следующей сессии представит документ, касающийся точности испытаний на определение значения К.

Д. Незначительные и ограниченные изменения, касающиеся транспортных средств серийного производства

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2015/7 (Финляндия)
Неофициальный документ: INF.14 (секретариат)

85. WP.11 согласилась включить комментарии 1 и 2 (альтернативный вариант 1) в добавление 1 к приложению 1 в Справочнике СПС для уточнения терминов «незначительные и ограниченные изменения» и «общий объем изоляционного материала», что, по ее мнению, может способствовать недопущению разного толкования и недобросовестной конкуренции (см. приложение III). Дания и Португалия голосовали против этого предложения, однако было отмечено, что для отклонения предложения по Справочнику СПС требуются голоса трех государств.

86. Комментарий 3, касающийся округления значений К, не был принят.

Е. Термины «зарегистрировано» или «поставлено на учет»

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2015/14 (Бельгия)

87. WP.11 согласилась с предложением Бельгии включить после пункта 1 добавления 1 к приложению 1 в Справочнике СПС комментарий, уточняющий значение слов «страна, в которой транспортное средство зарегистрировано или поставлено на учет» (см. приложение III).

VIII. Сфера действия СПС (пункт 7 повестки дня)

А. Многосторонние соглашения

Неофициальный документ: INF.7 (секретариат)

88. По просьбе WP.11 в декабре 2014 года секретариат обратился к министрам иностранных дел Договаривающихся сторон СПС с письменной просьбой передать контактную информацию о компетентном органе их страны, который уполномочен подписывать любые будущие многосторонние соглашения.

89. На настоящий момент ответы на это письмо поступили от Австрии, Бельгии, Болгарии, Германии, Грузии, Дании, Ирландии, Италии, Люксембурга, Монако, Сербии, Соединенных Штатов Америки, Узбекистана, Украины, Франции и Чешской Республики.

90. Другим Договаривающимся сторонам СПС было предложено ответить на письмо, если они хотят иметь возможность пользоваться многосторонними соглашениями.

В. Проект «дорожной карты»

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2015/9 (ЕвроМед)

Неофициальный документ: INF.4 (ЕвроМед)

91. WP.11 приветствовала проект «дорожной карты», подготовленный в рамках финансируемого по линии ЕС регионального транспортного проекта ЕвроМед в области автомобильного, железнодорожного и городского транспорта, вместе с поступившими от секретариата материалами, в которых представлены основные этапы, которые должны быть реализованы странами, желающими присоединиться к СПС и в полной мере осуществлять его.

92. Было отмечено, что содержать испытательную станцию трудно всем Договаривающимся сторонам СПС и что испытательные станции необязательно приносят прибыль. Представитель ЕвроМед сообщил, что проект этапа 4 по созданию испытательной станции был разработан исходя из того предположения, что страны – члены ЕвроМед будут применять СПС также к национальным перевозкам.

IX. Энергетическая маркировка, хладагенты и вспенивающие вещества (пункт 8 повестки дня)

93. WP.11 напомнила о следующей информации, полученной от «Трансфригорут интернэшнл» в неофициальном документе INF.15. Регламент 517/2014 о фторсодержащих газах уже введен, однако по-прежнему остается множество нерешенных вопросов. Стандарты профессиональной подготовки технических специалистов в транспортном секторе были опубликованы совсем недавно и еще не ратифицированы. Существуют некоторые опасения относительно того, что эти стандарты, возможно, будут применяться не во всех государствах – членах ЕС, а это приведет к нарушению правил конкуренции. Имеются также некоторые опасения в связи с тем, что поставленные задачи по поэтапному отказу от нынешних хладагентов с высоким потенциалом глобального потепления (ПГП), возможно, выполнить не удастся, если промышленность будет продолжать их использовать. В течение прошлого года один из крупных изготовителей транспортных средств внедрил R 452a, который позволил вдвое сократить ПГП обычно применяемого R404A. По всей видимости, этому примеру последуют и другие производители. Вопрос о том, перейдет ли транспортный сектор от класса A1 к классу A2L огнеопасных хладагентов, по-прежнему является весьма спорным.

94. Представитель Соединенных Штатов вызвался распространить среди членов WP.11 информацию о соответствующей деятельности в штате Калифорния и Федеральном агентстве охраны окружающей среды.

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

Документ: ECE/TRANS/WP.11/2015/3 (секретариат)

95. WP.11 приняла проект своей программы работы на 2016–2017 годы (см. приложение IV), изменив в первом абзаце формулировку «условий сохранения качества скоропортящихся пищевых продуктов» на «сохранности скоропортящихся пищевых продуктов».

96. WP.11 приняла предложенную оценку на двухгодичный период 2016–2017 годов без исключения слов «о редакционных поправках», предложенного секретариатом в первом показателе достижений, и с повышением базового показателя до 21 (с учетом ответа Марокко на вопросник) и целевого показателя до 24 в третьем показателе достижений (см. приложение V).

97. WP.11 утвердила проект своего плана работы на 2016–2020 годы (см. приложение VI) со следующими изменениями:

с) исключить «Европейским комитетом по стандартизации (ЕКС)» и в разделе ожидаемых результатов исключить «ЕКС»;

g) заменить дважды «Европейским союзом» на «региональными организациями экономической интеграции»;

i) исключить «и снижения потерь пищевых продуктов в развивающихся странах по причине ненадлежащих условий транспортировки»;

j) заменить следующим текстом: «Рассмотрение вопроса о включении в Справочник СПС определения скоропортящихся пищевых продуктов» и заменить ожидаемый результат на «Достижение консенсуса по определению»;

o) заменить следующим текстом: «Рассмотрение возможности распространения контроля температуры воздуха на перевозки охлажденных пищевых продуктов»;

s) заменить следующим текстом: «Рассмотрение возможности пересмотра процедур принятия решений. Очередность: 1. Результат, ожидаемый к концу 2016 года: Достижение консенсуса о необходимости пересмотра процедур принятия решений».

XI. Выборы должностных лиц (пункт 10 повестки дня)

98. WP.11 избрала г-на Телму Нобре (Португалия) Председателем, а г-на Эрика Дёвена (Франция) и г-на Кеса де Путтера (Нидерланды) заместителями Председателя для своей семьдесят второй сессии в 2016 году. WP.11 поблагодарила должностных лиц и секретариат за проделанную работу, а г-на де Путтера за выполнение обязанностей Председателя 8 и 9 октября.

XII. Прочие вопросы (пункт 11 повестки дня)

A. Сроки проведения семьдесят второй сессии

99. WP.11 была проинформирована о том, что семьдесят вторую сессию WP.11 планируется провести 4–7 октября 2016 года. Предельный срок для представления документов – 1 июля 2016 года.

В. Секретарь

100. WP.11 была проинформирована о том, что г-н Смит достиг возраста обязательного выхода на пенсию в Организации Объединенных Наций и что он покидает этот пост в ноябре 2015 года, поэтому нынешняя сессия будет последней сессией, на которой он исполнял обязанности секретаря WP.11. Г-н Смит начал работать в Отделе транспорта ЕЭК ООН в 1997 году. Вначале он занимался вопросами безопасности дорожного движения, а в 2007 году перешел на работу в Секцию по перевозке опасных и специальных грузов. WP.11 поблагодарила его за вклад в работу WP.11 и пожелала ему долгих лет жизни и счастья после выхода на пенсию.

С. Другие вопросы

101. Представитель Соединенных Штатов Америки сообщил, что он проинформирует WP.11 об издании правил, касающихся Закона о санитарно-гигиенических условиях перевозки пищевых продуктов в Соединенных Штатах Америки.

ХШ. Утверждение доклада (пункт 12 повестки дня)

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

Приложение I

Предлагаемые поправки к СПС

1. Приложение 1, добавление 2, пункт 1.2

В конце добавить следующий текст:

«Для расчета средней поверхности кузова автомобилей-фургонов без окон в грузовом отделении назначенная компетентным органом испытательная станция выбирает один из следующих трех методов.

Метод А. Изготовитель предоставляет чертежи и расчеты, относящиеся к внутренним и наружным поверхностям.

Площади поверхностей S_e и S_i определяются с учетом проекций поверхности конкретных конструктивных особенностей неровностей поверхности, например изгибов, гофр, арок колес и т.д.

Метод В. Изготовитель предоставляет чертежи, и назначенная компетентным органом испытательная станция использует расчеты в соответствии со схемами¹ и формулами, приведенными ниже.

$$S_i = (((WI \times LI) + (WI \times LI) + (W_i \times W_i)) \times 2)$$

$$S_e = (((WE \times LE) + (WE \times LE) + (W_e \times W_e)) \times 2),$$

где:

WI – ось Y внутренней поверхности

LI – ось X внутренней поверхности

W_i – ось Z внутренней поверхности

WE – ось Y наружной поверхности

LE – ось X наружной поверхности

W_e – ось Z наружной поверхности

Использование наиболее приемлемой формулы для оси Y внутренней поверхности:

$$WI = (WIa \times a + WIb \times (b + c/2) + WIc \times c/2) / (a + b + c)$$

$$WI = (WIa \times a/2 + WIb (a/2 + b/2) + WIc (b/2)) / (a + b)$$

$$WI = ((WIb \times b) + (WIb \times c) - ((WIb - WIc) \times c) + (2 \times ((WIb - WIa) \times a))) / (a + b + c),$$

где:

WIa – внутренняя ширина на полу или между колесными нишами

WIb – внутренняя ширина на высоте вертикального края от пола или над колесными нишами

WIc – внутренняя ширина крыши

a – высота вертикального края от пола

¹ Соответствующие схемы см. в Справочнике СПС по следующему адресу: http://www.unece.org/trans/main/wp11/atp_handbook.html.

b – высота либо от нижней части вертикального края до крыши, либо от верхней точки колесной ниши до верхней точки вертикального края от пола

c – высота от крыши до точки b

Наряду с двумя формулами для осей X и Z внутренней поверхности:

$$LI = ((LIa \times a) + (LIb + LIc) / 2 \times b + (LIc \times c)) / (a + b + c),$$

где:

LIa – внутренняя длина пола

LIb – внутренняя длина над колесными нишами

LIc – внутренняя длина крыши

a – высота от LIa до LIb

b – высота от LIb и LIc

c – высота от LIc до крыши

$$Wi = (Wi \text{ задняя часть} + Wi \text{ передняя часть}) / 2,$$

где:

Wi задняя часть – ширина поперечной перегородки

Wi передняя часть – ширина у края двери

Внешняя поверхность рассчитывается с использованием указанных ниже формул:

$$WE = WI + \text{среднее заявленное значение толщины}$$

$$LE = LI + \text{среднее заявленное значение толщины}$$

$$We = Wi + \text{среднее заявленное значение толщины}$$

Метод С. Если ни один из указанных методов не является для экспертов приемлемым, внутренняя поверхность измеряется в соответствии с рисунками и формулами, предусмотренными для метода В.

В этом случае значение K рассчитывается на основе площади внутренней поверхности, при этом толщину изоляции принимают за нулевую. При таком значении K средняя толщина изоляции рассчитывается исходя из предположения, что λ для изоляции имеет значение, равное 0,025 Вт/м·К.

$$d = S_i \times \Delta T \times \lambda / W$$

После определения толщины изоляции рассчитывается площадь наружной поверхности и определяется средняя поверхность. Окончательное значение K выводится методом последовательной итерации».

2. Приложение 1, добавление 2, образец протокола испытания № 1А

Включить после фразы «полезный внутренний объем кузова м³» следующий текст:

«Использованный метод^{1,3} Используемые рисунки^{1,3}

3. Приложение 1, добавление 2, пункт 6.2

После заголовка «Транспортные средства-рефрижераторы» добавить следующий подзаголовок: «Автономные транспортные средства».

4. Приложение 1, добавление 2, пункт 6.2

Перед подзаголовком «6.3 Отапливаемые транспортные средства» добавить следующий текст:

«iii) Неавтономные транспортные средства, у которых холодильная установка приводится в действие их двигателем

Производится проверка на предмет выяснения того, что при наружной температуре не ниже +15 °С внутренняя температура порожнего транспортного средства может поддерживаться при температуре, предусмотренной для данного класса, после снижения температуры и стабилизации, если режим работы двигателя транспортного средства соответствует режиму работы на малых оборотах, установленному изготовителем (в случае применимости), в течение минимального периода продолжительностью один час тридцать минут.

Если результаты являются удовлетворительными, то эти транспортные средства могут оставаться в эксплуатации в качестве транспортных средств-рефрижераторов в первоначально установленном классе на новый период не более трех лет.

iv) Переходные положения для неавтономных транспортных средств, находящихся в эксплуатации:

В отношении транспортных средств, изготовленных до (дату вступления в силу настоящего предложения надлежит добавить), данное положение применять не требуется. В таких случаях это транспортное средство должно соответствовать требованиям подпункта i) или ii) настоящего пункта, применяющимся на дату его изготовления».

5. Приложение 1, добавление 2, протокол испытания образца № 10

После слов «d) Замечания.....» включить следующий текст:

«Исходя из приведенных выше результатов испытания, использование настоящего протокола в качестве свидетельства официального утверждения типа транспортного средства пункта 6 а) добавления 1 к приложению 1 к СПС возможно только в течение не более шести лет, т.е. до

6. Приложение 1, добавление 2, 6.4, последний пункт

Вместо «Окончательные показания следует считывать...» *читать* «Окончательные показания должны считываться...».

Приложение II

Исправления к СПС

1. Приложение 1, добавление 1, пункт 1 b) (касается только текста на английском языке):

Вместо «b) periodically, at least once every six years» *читать* «b) periodically, at least once every six years; and».

2. Приложение 1, добавление 2, образец протокола испытания № 3

Вместо «эксперта станции, уполномоченного проводить испытания (фамилия и адрес)» *читать* «станция, уполномоченная проводить испытания/эксперт (наименование/фамилия и адрес)».

3. Приложение 1, добавление 3 А), бланк свидетельства соответствия, сноска 10

Вместо «пункт 3.2.7» *читать* «пункт 3.2».

4. Приложение 2, добавление 1, заголовок (касается только текста на английском языке)

Вместо «MONITORING OF AIR TEMPERATURE FOR TRANSPORT OF PERISHABLE FOODSTUFFS QUICK-FROZEN» *читать* «MONITORING OF AIR TEMPERATURE FOR TRANSPORT OF QUICK-FROZEN PERISHABLE FOODSTUFFS»

5. Приложение 2, добавление 1, второй пункт

В тексте на русском языке наименование стандарта EN 13486 надлежит читать следующим образом:

«Прибор проверяется уполномоченной организацией в соответствии со стандартом EN 13486 (Термографы и термометры транспортировки, хранения и распределения охлажденных, замороженных и глубокой заморозки продуктов питания и мороженого – Периодические проверки).».

6. Приложение 2, добавление 1, третий пункт

К тексту на русском языке не относится.

7. Приложение 2, добавление 1, третий пункт

В тексте на русском языке наименование стандарта EN 12830 надлежит читать следующим образом:

«Прибор должен соответствовать стандарту EN 12830 (Регистраторы температурные для транспортировки, хранения и распределения охлажденных, замороженных, глубокомороженных/быстрозамороженных пищевых продуктов и мороженого – Испытания, эксплуатационные характеристики и пригодность к применению).».

Приложение III

Добавление к Справочнику СПС

1. Включить в Справочник СПС иллюстрации к методу измерения площади наружной поверхности стенок автомобилей-фургонов без окон в грузовом отсеке (в настоящий доклад иллюстрации не включены из-за объема).

(ECE/TRANS/WP.11/233, пункт 81)

2. Включить в пункт 6 с) i) добавления 1 к приложению 1 в Справочнике СПС следующие новые комментарии:

«Комментарий 1:

Незначительные и ограниченные изменения в данном контексте означают добавочные приспособления, в частности рейки для крепления груза, надколесные арки, осветительные приборы и т.д., наличие которых приводит к локальному уменьшению количества и толщины изоляционного материала по сравнению с транспортным средством, которое служит образцом. Общее уменьшение изоляционного материала в результате добавления целой стенки или двери не считается незначительным и ограниченным изменением.

Комментарий 2:

Общий объем изоляционного материала рассчитывают на испытательной станции и указывают в протоколе испытания как "общий исходный объем изоляционного материала". Под ним понимается наружный объем изотермического кузова, из которого вычитается толщина наружных поверхностных материалов, минус внутренний объем изотермического кузова, к которому добавляется толщина внутренних поверхностных материалов.

Если внутренняя площадь поверхности транспортного средства серийного производства отличается от внутренней площади транспортного средства, которое служит образцом, не более чем на 20%, то общий объем изоляционного материала, исходя из которого рассчитывается одна сотая доля, корректируют на то же процентное значение».

(ECE/TRANS/WP.11/233, пункты 85–86)

3. Включить в пункт 1 добавления 1 к приложению 1 в Справочнике СПС следующий комментарий:

«Комментарий

Следовательно, применение этого положения означает, что контроль должен проводиться на испытательной станции, назначенной или уполномоченной компетентным органом страны, в которой зарегистрировано данное транспортное средство. Если транспортное средство не может быть зарегистрировано, контроль проводится в стране, в которой это транспортное средство поставлено на учет.

Таким образом, слово "или" в данном случае не означает возможности выбора. Оно означает, что если характер транспортного средства не допускает возможности его регистрации (например, в случае контейнера), то тогда оно ставится на учет в стране базирования владельца данного транспортного средства.

Это примечание применимо также в случае других положений, которые содержат термины "зарегистрировано или поставлено на учет"».

(ECE/TRANS/WP.11/233, пункт 87)

Приложение IV

Проект программы работы на двухгодичный период 2016–2017 годов

Подпрограмма: 02 Транспорт

Направление деятельности 12 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> <p>принимать и осуществлять меры, направленные на улучшение сохранности скоропортящихся пищевых продуктов в ходе их транспортировки, в частности при международных перевозках;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>обеспечивать согласование СПС с другими соответствующими юридическими документами, регулиующими перевозку скоропортящихся пищевых продуктов, которые были разработаны на других форумах;</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 (в печатном виде и в Интернете) и Справочника СПС (только в Интернете); – 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. 	<p>Повышение и обновление международных требований для перевозок скоропортящихся пищевых продуктов</p>

Результаты/виды деятельности*a) Заседания и соответствующая дискуссионная документация*

- 12.1 Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов (WP.11): семьдесят вторая сессия (4–7 октября 2016 года), семьдесят третья сессия (даты будут определены в 2017 году) (16 заседаний).

Доклады о работе годовых сессий WP.11 (2); серии документов, касающихся, в частности, следующих вопросов: обмен информацией об осуществлении СПС; предложения по поправкам к СПС и приложениям к нему; предложения по добавлениям к Справочнику СПС; предложения по возможному расширению области применения СПС; программа работы и двухгодичная оценка (2).

b) Публикации и другие информационные материалы

- 12.2 Выпуск издания СПС 2016–2017 годов (1).
- 12.3 Обновление Справочника СПС на веб-сайте Отдела устойчивого транспорта.

c) Техническое сотрудничество

- 12.4 Мероприятия, включая возможные рабочие совещания 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.
- 12.5 Сотрудничество с другими организациями, работающими в сфере перевозок холодильным транспортом, включая Международную ассоциацию по производству автомобильных кузовов и прицепов, Международный институт холода и «Трансфригорут интернэшнл».

Приложение V

Предлагаемая оценка за двухгодичный период 2016–2017 годов

<i>Направление деятельности</i>	<i>Ожидаемые достижения</i>	<i>Показатели достижений</i>
Перевозки скоропортящихся пищевых продуктов	Повышение и обновление международных требований для перевозок скоропортящихся пищевых продуктов	<p>а) Общая процентная доля предложений о нередакционных поправках, принятых WP.11</p> <p>Показатели результативности: Базовый показатель на 2014–2015 годы: 50% Целевой показатель на 2016–2017 годы: 60%</p> <p>б) Общее число Договаривающихся сторон Соглашения СПС</p> <p>Показатели результативности: Базовый показатель на 2014–2015 годы: 49 Целевой показатель на 2016–2017 годы: 51</p> <p>в) Число стран, отвечающих на вопросник по осуществлению СПС</p> <p>Показатели результативности: Базовый показатель на 2014–2015 годы: 21 Целевой показатель на 2016–2017 годы: 24</p>

Приложение VI

Проект плана работы на 2016–2020 годы

Подпрограмма 02.11: Перевозки скоропортящихся пищевых продуктов

Согласование правил и стандартов, касающихся международных перевозок скоропортящихся пищевых продуктов и их облегчения

Очередность: 2

Пояснение: Рассмотрение вопросов согласования и облегчения международных перевозок скоропортящихся пищевых продуктов, регулируемых Соглашением СПС, и обновление этого Соглашения в целях отражения в нем технических и экологических достижений с учетом стандартов безопасности и качества

Планируемая работа:

Постоянная деятельность

а) Рассмотрение предложений о внесении поправок в СПС в целях его обновления по мере необходимости.

Очередность: 1

Результат, ожидаемый к концу 2017 года: Вступление в силу поправок к приложениям к СПС и выпуск сводного текста СПС в качестве издания Организации Объединенных Наций для продажи.

б) Обмен информацией о применении СПС в соответствии со статьей 6.

Очередность: 1

Результат, ожидаемый к концу 2016 года: Увеличение числа ответов на вопросник об осуществлении СПС.

с) Информирование о ходе разработки стандартов, касающихся тех же аспектов, которые охвачены СПС.

Очередность: 2

Результат, ожидаемый к концу 2016 года: Выяснение характера воздействия новых стандартов на СПС, а также возможностей их использования с выгодой для осуществления СПС.

д) Рассмотрение изменений в области применения новых хладагентов и изоляционных материалов, используемых для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов.

Очередность: 2

Результат, ожидаемый к концу 2018 года: Участие в обмене информацией о способах сокращения негативного воздействия транспортных средств СПС на окружающую среду.

е) Рассмотрение деятельности Подкомиссии МИХ по перевозкам холодильным транспортом.

Очередность: 1

Результат, ожидаемый к концу 2016 года: Поддержка деятельности Подкомиссии МИХ и извлечение пользы из результатов проведенного ею ранее рассмотрения технических предложений, представленных Рабочей группе WP.11.

- f) Обновление Справочника СПС. Очередность: 1
Результат, ожидаемый к концу 2016 года: Обеспечение регулярного обновления Справочника в целях оказания содействия в толковании, согласовании и применении СПС.
- g) Сотрудничество с региональными организациями экономической интеграции по вопросам, связанным с СПС. Очередность: 2
Результат, ожидаемый к концу 2017 года: Развитие контактов с региональными организациями экономической интеграции в областях, связанных с СПС.
- h) Обзор деятельности в области перевозок скоропортящихся пищевых продуктов. Очередность: 2
Результат, ожидаемый к концу 2016 года: Использование двухгодичной оценки в целях выявления областей, позволяющих улучшить работу WP.11.
- i) Стимулирование применения СПС в странах, которые пока не являются Договаривающимися сторонами и расположены как в регионе ЕЭК ООН, так и за его пределами, в целях стимулирования безопасной международной торговли скоропортящимися пищевыми продуктами. Очередность: 2
Результат, ожидаемый к концу 2016 года: Повышение информированности о преимуществах СПС и привлечение новых Договаривающихся сторон.
- Мероприятия, ограниченные во времени**
- j) Рассмотрение вопроса о включении в Справочник СПС определения скоропортящихся пищевых продуктов. Очередность: 1
Результат, ожидаемый к концу 2016 года: Достижение консенсуса по определению.
- k) Рассмотрение предложений по поправкам, касающимся многокамерных транспортных средств с мультитемпературным режимом. Очередность: 1
Результат, ожидаемый к концу 2016 года: Принятие процедуры испытания, а также отличительных знаков для эксплуатируемых многокамерных транспортных средств с мультитемпературным режимом.
- l) Пересмотр добавления 1 к приложению 1 к СПС в целях уточнения его логики и разъяснения его положений. Очередность: 1
Результат, ожидаемый к концу 2018 года: Достижение согласия по вопросу о пересмотре добавления 1 к приложению 1.
- m) Недопущение использования кузовов с брезентовым верхом в контексте СПС. Очередность: 1
Результат, ожидаемый к концу 2016 года: Вступление в силу положений, запрещающих такие транспортные средства, и переходных мер для поэтапного отказа от их эксплуатации.

п) Обсуждение вопроса об указанных в СПС значениях коэффициента К эксплуатируемых транспортных средств и воздействии процесса старения на значения коэффициента К.

Очередность: 2

Результат, ожидаемый к концу 2018 года: Достижение консенсуса относительно возможности компромисса с учетом различных позиций по этому вопросу.

о) Рассмотрение возможности распространения контроля температуры воздуха на перевозки охлажденных пищевых продуктов.

Очередность: 1

Результат, ожидаемый к концу 2016 года: Возможное достижение консенсуса по этому предложению.

р) Рассмотрение предложений, касающихся испытания транспортных средств и оборудования, включая эксплуатируемые неавтономные транспортные средства, транспортные средства, представляющие собой одновременно транспортное средство-рефрижератор и отапливаемое транспортное средство, а также термическое оборудование, работающее на сжиженном газе.

Очередность: 1

Результат, ожидаемый к концу 2017 года: Вступление в силу поправок к СПС.

q) Обсуждение вопроса о пересмотре температур, установленных для соответствующих классов транспортных средств СПС, с учетом других стандартов и правил, касающихся пищевых продуктов.

Очередность: 2

Результат, ожидаемый к концу 2016 года: Возможное принятие положений о новых температурах.

г) Рассмотрение способов измерения площади наружной поверхности стенок автомобилей-фургонов без окон в грузовом отсеке в целях стандартизации процедур проверки значений их коэффициента К.

Очередность: 1

Результат, ожидаемый к концу 2017 года: Вступление в силу поправки к СПС.

s) Рассмотрение возможности пересмотра процедур принятия решений.

Очередность: 1

Результат, ожидаемый к концу 2016 года: Достижение консенсуса о необходимости пересмотра процедур принятия решений.