

No. 15121

MULTILATERAL

Agreement on the international carriage of perishable foodstuffs and on the special equipment to be used for such carriage (ATP) (with annexes). Concluded at Geneva on 1 September 1970

Authentic texts: English, French and Russian.

Registered ex officio on 21 November 1976.

MULTILATÉRAL

Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) [avec annexes]. Conclu à Genève le 1^{er} septembre 1970

Textes authentiques : anglais, français et russe.

Enregistré d'office le 21 novembre 1976.

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

СОГЛАШЕНИЕ О МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ И О СПЕЦИАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ ДЛЯ ЭТИХ ПЕРЕВОЗОК (СПС)

Договаривающиеся стороны,
желая улучшить условия сохранения качества скоропортящихся пищевых продуктов во время их перевозки, в частности в рамках международной торговли,

считая, что улучшение условий сохранности этих продуктов может способствовать развитию торговли ими,

согласились о нижеследующем:

Глава первая. СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА

Статья первая. При осуществлении международных перевозок скоропортящихся пищевых продуктов «изотермическими транспортными средствами», «ледниками», «рефрижераторами» и «отапливаемыми» транспортными средствами могут называться только транспортные средства, которые удовлетворяют определениям и нормам, указанным в приложении 1 к настоящему Соглашению.

Статья 2. Договаривающиеся стороны примут необходимые меры, для того чтобы соответствие нормам транспортных средств, упомянутых в статье 1 настоящего Соглашения, контролировалось и проверялось в соответствии с положениями добавлений 1, 2, 3 и 4 приложения 1 к настоящему Соглашению. Каждая Договаривающаяся сторона будет признавать действительность свидетельств о соответствии, выданных согласно пункту 4 добавления 1 к приложению 1 к настоящему Соглашению компетентным органом другой Договаривающейся стороны. Каждая Договаривающаяся сторона может признать действительность свидетельств о соответствии, выданных с соблюдением условий, предусмотренных в добавлениях 1 и 2 к приложению 1 к настоящему Соглашению, компетентным органом государства, не являющегося Договаривающейся стороной.

Глава II. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СПЕЦИАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК НЕКОТОРЫХ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ

Статья 3. 1. Предписания статьи 4 настоящего Соглашения применяются ко всякой перевозке за счет третьих лиц или за собственный счет, производимой исключительно—с учетом положений пункта 2 настоящей статьи—либо железнодорожным, либо автомобильным транспортом, либо обоими этими видами транспорта,

- глубокозамороженных и замороженных пищевых продуктов,
- пищевых продуктов, перечисленных в приложении 3 к настоящему Соглашению, даже если они не являются глубокозамороженными или замороженными,

когда место погрузки груза или транспортного средства, в котором он перевозится, на железнодорожное или дорожное транспортное средство и место выгрузки груза или транспортного средства, в котором он перевозится, из железнодорожного или дорожного транспортного средства находятся в двух различных государствах и когда место выгрузки груза находится на территории одной из Договаривающихся сторон.

Если перевозка включает одну или несколько морских перевозок, кроме тех, которые указаны в пункте 2 настоящей статьи, каждая сухопутная перевозка должна рассматриваться отдельно.

2. Положения пункта 1 настоящей статьи применяются также к морским перевозкам на расстояние менее 150 км при условии, что грузы доставляются без перегрузки в транспортных средствах, используемых для сухопутной перевозки или сухопутных перевозок, и при условии, что зим перевозкам предшествует или после них следует одна или несколько сухопутных перевозок, указанных в пункте 1 настоящей статьи, либо они осуществляются между двумя такими сухопутными перевозками.

3. Несмотря на положения, приведенные в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, Договаривающиеся стороны могут не применять предписаний статьи 4 настоящего Соглашения к перевозкам пищевых продуктов, не предназначенных для потребления их людьми.

Статья 4. 1. Для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов, указанных в приложениях 2 и 3 к настоящему Соглашению, должны применяться транспортные средства, указанные в статье 1 настоящего Соглашения, за исключением случаев, когда в связи с предполагаемой в течение всей перевозки температурой это обязательство является совершенно ненужным для поддержания температурных условий, установленных в приложениях 2 и 3 к настоящему Соглашению. Это оборудование должно выбираться и использоваться таким образом, чтобы в течение всей перевозки могли соблюдаться температурные условия, установленные в этих приложениях. Кроме того, должны быть приняты все необходимые меры, в частности в отношении температуры продуктов в момент погрузки и операций по замораживанию и повторному замораживанию в пути или других необходимых операций. Положения настоящего пункта применяются, однако, лишь постольку, поскольку они не являются несовместимыми с касающимися международных перевозок международными обязательствами, вытекающими для Договаривающихся сторон из конвенций, которые будут находиться в силе в момент вступления в силу настоящего Соглашения, или из конвенций, которыми они будут заменены.

2. Если при выполнении перевозки, на которую распространяются предписания настоящего Соглашения, не были соблюдены предписания пункта 1 настоящей статьи, то:

- a) никто не имеет права на территории одной из Договаривающихся сторон использовать продукты после их перевозки, если компетентные органы этой Договаривающейся стороны не сочли совместимым с санитарными требованиями выдать соответствующее разрешение и если не соблюдены

условия, которые могут быть установлены этими органами при выдаче разрешения;

- b) каждая Договаривающаяся сторона может в силу санитарных или ветеринарных требований и поскольку это не является несовместимым с другими международными обязательствами, упомянутыми в последней фразе пункта 1 настоящей статьи, запретить ввоз продуктов на свою территорию или обусловить его выполнением требований, которые она установит.

3. Соблюдение предписаний пункта 1 настоящей статьи лежит на обязанности транспортных предприятий, производящих перевозки за счет третьих лиц, лишь в той мере, в какой они взяли на себя обязательство найти или предоставить обслуживание, необходимое для обеспечения соблюдения этих предписаний, и поскольку соблюдение этих предписаний связано с осуществлением данного обслуживания. Если другие физические или юридические лица взяли на себя обязательство найти или предоставить обслуживание, необходимое для обеспечения соблюдения предписаний настоящего Соглашения, они обязаны обеспечить соблюдение этих предписаний в той мере, в какой оно связано с осуществлением обслуживания, которое они обязались найти или предоставить.

4. При выполнении перевозок, на которые распространяются предписания настоящего Соглашения, а место погрузки находится на территории одной из Договаривающихся сторон, соблюдение предписаний пункта 1 настоящей статьи лежит, при условии применения положений пункта 3 настоящей статьи:

- в случае перевозки на счет третьих лиц, на обязанности физического или юридического лица, являющегося грузоотправителем в соответствии с транспортным документом, или, при отсутствии транспортного документа, на обязанности физического или юридического лица, заключившего с транспортным предприятием договор о перевозке;
- в других случаях—на обязанности физического или юридического лица, производящего перевозку.

Глава III. РАЗЛИЧНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 5. Положения настоящего Соглашения не применяются к сухопутным перевозкам, осуществляемым с помощью контейнеров без перегрузки продуктов, при условии, что этим перевозкам предшествует или после них следует морская перевозка, отличающаяся от тех, которые указаны в пункте 2 статьи 3 настоящего Соглашения.

Статья 6. 1. Каждая Договаривающаяся сторона принимает все необходимые меры с целью обеспечения соблюдения положений настоящего Соглашения. Компетентные органы Договаривающихся сторон будут информировать друг друга о мерах общего характера, принятых с этой целью.

2. Если Договаривающаяся сторона констатирует нарушение положений, совершенное лицом, проживающим на территории другой Договаривающейся стороны, или налагает на него санкцию, органы управления этой первой Стороны уведомляют органы управления другой Стороны об установленном нарушении и наложении санкции.

Статья 7. Договаривающиеся стороны сохраняют за собой право предусматривать в двусторонних или многосторонних соглашениях, что положения, применяющиеся как к специальным транспортным средствам, так и температурам, при которых должны перевозиться некоторые пищевые продукты, могут быть, в частности, ввиду особых климатических условий более строгими, чем предусмотренные в настоящем Соглашении. Эти положения будут применяться лишь к международным перевозкам между Договаривающимися сторонами, заключившими двусторонние или многосторонние соглашения, упомянутые в настоящей статье. Тексты указанных соглашений сообщаются Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций, который препровождает их Договаривающимся сторонам настоящего Соглашения, не подписавшим этих соглашений.

Статья 8. Несоблюдение предписаний настоящего Соглашения не затрагивает ни существование, ни действительность договоров, заключенных с целью выполнения перевозки.

Глава IV. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 9. 1. Государства-члены Европейской Экономической Комиссии, а также государства, допущенные к участию в Комиссии с консультативным статусом в соответствии с пунктом 8 положения о круге ведения этой Комиссии, могут стать Договаривающимися сторонами настоящего Соглашения

- a) путем его подписания,
- b) путем ратификации после его подписания с оговоркой о ратификации, или
- c) путем присоединения к Соглашению.

2. Государства, которые могут участвовать в некоторых работах Европейской Экономической Комиссии, согласно пункту 11 положения о ее круге ведения, могут стать Договаривающимися сторонами настоящего Соглашения путем присоединения к нему после вступления его в силу.

3. Настоящее Соглашение будет открыто для подписания до 31 мая 1971* года включительно. После этой даты оно будет открыто для присоединения к нему.

4. Ратификация Соглашения или присоединение к нему производится путем сдачи соответствующего акта на хранение Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций.

Статья 10. 1. Каждое государство может при подписании настоящего Соглашения без оговорки о ратификации или при сдаче на хранение своей ратификационной грамоты или документа о присоединении, или в любой момент впоследствии заявить посредством нотификации, адресованной Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций, что Соглашение не применяется к перевозкам, осуществляемым на всех его территориях, расположенных вне Европы, или на какой-либо из них. Если эта нотификация делается после вступления в силу Соглашения для государства, направившего нотификацию, Соглашение перестает применяться к перевозкам на указанных в нотификации территории или территориях по истечении девяноста дней со дня получения Генеральным Секретарем этой нотификации.

* В соответствии с решением, принятым Комитетом по внутреннему транспорту на его тридцатой сессии.

2. Каждое государство, сделавшее заявление в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, может в любой момент впоследствии заявить посредством нотификации, адресованной Генеральному Секретарю, что Соглашение будет применяться к перевозкам на территории, указанной в нотификации, сделанной в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, и Соглашение начнет применяться к перевозкам на указанной территории по истечении ста восьмидесяти дней со дня получения Генеральным Секретарем этой нотификации.

Статья 11. 1. Настоящее Соглашение вступает в силу через год после того, как пять из числа указанных в пункте 1 его статьи 9 государств подпишут Соглашение без оговорки о ратификации или сдадут на хранение акты о ратификации или присоединении.

2. В отношении каждого государства, которое ратифицирует настоящее Соглашение или присоединится к нему после того, как пять государств подпишут его без оговорки о ратификации либо сдадут на хранение акты о ратификации или присоединении, настоящее Соглашение вступит в силу через год после сдачи данным государством на хранение ратификационной грамоты или акта о присоединении.

Статья 12. 1. Каждая Договаривающаяся сторона может денонсировать настоящее Соглашение посредством нотификации, адресованной Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций.

2. Денонсация вступает в силу по истечении пятнадцати месяцев со дня получения Генеральным Секретарем этой нотификации.

Статья 13. Настоящее Соглашение теряет силу, если после его вступления в силу число Договаривающихся сторон будет менее пяти в течение какого-либо периода последовательных двенадцати месяцев.

Статья 14. 1. Каждое государство может при подписании настоящего Соглашения без оговорки о ратификации или при сдаче на хранение своей ратификационной грамоты или документа о присоединении, или в любой момент впоследствии заявить посредством нотификации, адресованной Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций, что настоящее Соглашение будет применяться ко всей территории или к части территории, за внешние сношения которой она несет ответственность. Настоящее Соглашение будет применяться на территории или на территориях, указанных в нотификации, начиная с девяностого дня после дня получения Генеральным Секретарем этой нотификации или, если в этот день Соглашение еще не вступило в силу, начиная со дня его вступления в силу.

2. Каждое государство, сделавшее в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи заявление о распространении применения настоящего Соглашения на территорию, за внешние сношения которой оно несет ответственность, может в соответствии со статьей 12 настоящего Соглашения денонсировать Соглашение в отношении данной территории.

Статья 15. 1. Всякий спор между двумя или несколькими Договаривающимися сторонами относительно толкования или применения настоящего Соглашения разрешается, по возможности, путем переговоров между спорящими Сторонами.

2. Всякий спор, который не разрешен путем переговоров, передается на арбитраж при наличии заявления одной из Договаривающихся сторон, между которыми возник этот спор, и передается соответственно одному или нескольким арбитрам, избранным по взаимному соглашению спорящими Сторонами. Если в течение трех месяцев со дня заявления об арбитраже спорящие Стороны не придут к соглашению относительно выбора арбитра или арбитров, любая из этих Сторон может обратиться к Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций с просьбой назначить единого арбитра, которому спор передается на разрешение.

3. Решение арбитра или арбитров, назначенных в соответствии с предшествующим пунктом, имеет обязательную силу для спорящих Сторон.

Статья 16. 1. Каждое государство может при подписании или ратификации настоящего Соглашения или при присоединении к нему заявить, что оно не считает себя связанным пунктами 2 и 3 статьи 15 настоящего Соглашения. Другие Договаривающиеся стороны не будут связаны этими пунктами по отношению к любой Договаривающейся стороне, сделавшей подобную оговорку.

2. Каждая Договаривающаяся сторона, сделавшая оговорку в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, может в любой момент взять эту оговорку обратно посредством нотификации, адресованной Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций.

3. За исключением оговорки, предусмотренной в пункте 1 настоящей статьи, никакие другие оговорки к настоящему Соглашению не допускаются.

Статья 17. 1. После трехлетнего действия настоящего Соглашения любая Договаривающаяся сторона может посредством нотификации, адресованной Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций, представить просьбу о созыве конференции с целью пересмотра настоящего Соглашения. Генеральный Секретарь сообщает об этой просьбе всем Договаривающимся сторонам и созывает конференцию для пересмотра Соглашения, если в течение четырехмесячного срока после его сообщения по крайней мере одна треть Договаривающихся сторон уведомит его о своем согласии на созыв такой конференции.

2. Если созывается конференция в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, Генеральный Секретарь уведомляет об этом все Договаривающиеся стороны и просит их представить в трехмесячный срок предложения, рассмотрение которых на конференции представляется им желательным. По меньшей мере за три месяца до открытия конференции Генеральный Секретарь препровождает всем Договаривающимся сторонам предварительную повестку дня конференции, а также текст этих предложений.

3. Генеральный Секретарь приглашает на любую конференцию, созванную согласно настоящей статье, все государства, указанные в пункте 1 статьи 9 настоящего Соглашения, а также государства, ставшие Договаривающимися сторонами на основании пункта 2 упомянутой статьи 9.

Статья 18. 1. Каждая Договаривающаяся сторона может предложить одну или несколько поправок к настоящему Соглашению. Текст каждой предлагаемой поправки направляется Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций, который препровождает его всем Договаривающимся

сторонам, а также уведомляет о нем прочие государства, указанные в пункте 1 статьи 9 настоящего Соглашения.

2. В течение шестимесячного срока, начиная со дня препровождения Генеральным Секретарем проекта поправки, каждая Договаривающаяся сторона может сообщить Генеральному Секретарю:

- a) либо что она имеет возражения против предложенной поправки,
- b) либо что, несмотря на ее намерение принять поправку, в ее стране еще отсутствуют условия, необходимые для этого принятия.

3. Пока Договаривающаяся сторона, которая направила сообщение, предусмотренное в подпункте *b* пункта 2 настоящей статьи, не сообщит Генеральному Секретарю о принятии ею поправки, она может в течение девяти месяцев со дня истечения шестимесячного срока, предусмотренного для сообщения, представить возражения против предложенной поправки.

4. Если против проекта поправки было сделано возражение в условиях, предусмотренных в пунктах 2 и 3 настоящей статьи, поправка считается непринятой и не имеет силы.

5. Если против проекта поправки не было сделано никаких возражений в условиях, предусмотренных в пунктах 2 и 3 настоящей статьи, поправка считается принятой с момента указанного ниже:

- a) если ни одна из Договаривающихся сторон не препроводила сообщения, предусматриваемого в подпункте *b* пункта 2 настоящей статьи, по истечении шестимесячного срока, указанного в пункте 2 настоящей статьи;
- b) если по крайней мере одна из Договаривающихся сторон препроводила сообщение, предусматриваемое в подпункте *b* пункта 2 настоящей статьи, в наиболее близкую из двух следующих дат:

- дата, когда все Договаривающиеся стороны, препроводившие такое сообщение, уведомили Генерального Секретаря о принятии ими проекта; этой датой, однако, считается истечение шестимесячного срока, указанного в пункте 2 настоящей статьи, если все сообщения о принятии поправки были нотифицированы до истечения этого срока;
- дата истечения девятимесячного срока, указанного в пункте 3 настоящей статьи.

6. Каждая поправка, считающаяся принятой, вступает в силу через шесть месяцев после даты, когда она была сочтена принятой.

7. Генеральный Секретарь извещает возможно скорее все Договаривающиеся стороны о том, было ли сделано возражение против проекта поправки в соответствии с подпунктом *a* пункта 2 настоящей статьи и препроводили ли ему одна или несколько Договаривающихся сторон сообщение в соответствии с подпунктом *b* пункта 2 настоящей статьи. Если одна или несколько Договаривающихся сторон препроводили такое сообщение, Генеральный Секретарь уведомляет впоследствии все Договаривающиеся стороны о том, сделали ли Договаривающиеся сторона или стороны, которые препроводили ему сообщение, возражение против проекта поправки или приняли ее.

8. Независимо от предусматриваемого пунктами 1-6 настоящей статьи порядка внесения поправок, приложения и добавления к настоящему Соглашению могут быть изменены по соглашению между компетентными органами всех Договаривающихся сторон. Если орган управления одной из Договаривающихся сторон заявит, что согласно ее национальному законодательству

ее согласие зависит от получения специального разрешения или от одобрения законодательного органа, согласие упомянутой Договаривающейся стороны на изменение приложения будет считаться данным лишь тогда, когда эта Договаривающаяся сторона заявит Генеральному Секретарю, что требуемые полномочия или разрешения получены. В соглашении между компетентными органами может быть предусмотрено, что в течение переходного периода старые приложения полностью или частично остаются в силе одновременно с новыми приложениями. Генеральный Секретарь установит дату вступления в силу новых текстов, составленных в результате внесения таких изменений.

Статья 19. Помимо нотификаций, предусмотренных в статьях 17 и 18 настоящего Соглашения, Генеральный Секретарь Организации Объединенных Наций сообщает государствам, указанным в пункте 1 статьи 9 настоящего Соглашения, а также государствам, ставшим Договаривающимися сторонами на основании пункта 2 статьи 9 настоящего Соглашения:

- a) о подписаниях, ратификациях Соглашения и присоединениях к нему в соответствии со статьей 9;
- b) о датах вступления в силу настоящего Соглашения в соответствии со статьей 11;
- c) о денонсациях в соответствии со статьей 12;
- d) об утрате настоящим Соглашением силы в соответствии со статьей 13;
- e) о нотификациях, полученных в соответствии со статьями 10 и 14;
- f) о заявлениях и нотификациях, полученных в соответствии с пунктами 1 и 2 статьи 6;
- g) о вступлении в силу всякой поправки в соответствии со статьей 18.

Статья 20. После 31 мая 1971* года подлинник настоящего Соглашения будет сдан на хранение Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит надлежащим образом заверенные копии всем государствам, указанным в пунктах 1 и 2 статьи 9 настоящего Соглашения.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, надлежащим образом на то уполномоченные, подписали настоящее Соглашение.

Совершено в Женеве первого сентября тысяча девятьсот семидесятого года, в одном экземпляре на английском, французском и русском языках, причем все три текста являются равно аутентичными.

П Р И Л О Ж Е Н И Е 1

ОПРЕДЕЛЕНИЯ И НОРМЫ СПЕЦИАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ** ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ

1. *Изотермическое транспортное средство.* Транспортное средство, кузов*** которого состоит из термоизолирующих стенок, включая двери, пол и крышу, позволяющих ограничивать теплообмен между внутренней и наружной поверхностью кузова

* В соответствии с решением, принятым Комитетом по внутреннему транспорту на его тридцатой сессии.

** Вагоны, грузовые автомобили, прицепы, полуприцепы, контейнеры и прочие подобные им транспортные средства.

*** Когда речь идет о транспортных средствах-цистернах, выражение «кузов» означает в настоящем определении саму цистерну.

таким образом, чтобы по глобальному коэффициенту теплопередачи (коэффициент К) транспортное средство могло быть отнесено к одной из нижеследующих двух категорий:

- I_N Обычное изотермическое транспортное средство: характеризуемое коэффициентом К, не превышающим $0,7 \text{ Вт/м}^2 \text{ } ^\circ\text{C}$ ($\approx 0,60 \text{ ккал/ч м}^2 \text{ } ^\circ\text{C}$);
- I_R Изотермическое транспортное средство с усиленной изоляцией: характеризуемое коэффициентом К, не превышающим $0,4 \text{ Вт/м}^2 \text{ } ^\circ\text{C}$ ($\approx 0,35 \text{ ккал/ч м}^2 \text{ } ^\circ\text{C}$).

Определение коэффициента К, называемого в некоторых странах коэффициентом U, и методы, которые следует применять при его измерении, приведены в добавлении 2 к настоящему приложению.

2. *Транспортное средство-ледник.* Изотермическое транспортное средство, которое при помощи источника холода (естественного льда с добавлением или без добавления соли; эвтектических плит, сухого льда с приспособлением, позволяющим регулировать его сублимацию, или без такового; сжиженных газов с устройством для регулирования испарения или без такового и т.д.), иного, чем механическая или «абсорбционная» установка, позволяет понижать температуру внутри порожнего кузова и поддерживать ее затем при средней наружной температуре в $+30^\circ\text{C}$

- на уровне не более $+7^\circ\text{C}$ для класса А,
- на уровне не более -10°C для класса В,
- на уровне не более -20°C для класса С,

с использованием соответствующих холодильных агентов и соответствующего оборудования. Это транспортное средство должно иметь одно или несколько отделений, сосудов или резервуаров для холодильного агента. Это оборудование:

- должно быть устроено таким образом, чтобы можно было производить извне его загрузку или догрузку,
- иметь такой объем, чтобы источник холода мог понижать температуру до уровня, предусмотренного для данного класса, и поддерживать ее затем на этом уровне по крайней мере в течение 12 часов без дополнительных поступлений холодильного агента или энергии.

Коэффициент К транспортных средств классов В и С не должен превышать $0,4 \text{ Вт/м}^2 \text{ } ^\circ\text{C}$ ($\approx 0,35 \text{ ккал/час м}^2 \text{ } ^\circ\text{C}$).

3. *Транспортное средство-рефрижератор.* Изотермическое транспортное средство, имеющее индивидуальную или общую для нескольких транспортных единиц холодильную установку (механический компрессорный агрегат, абсорбционная установка и т.д.), которая позволяет при средней наружной температуре в $+30^\circ\text{C}$ понижать температуру внутри порожнего кузова и затем постоянно поддерживать ее следующим образом:

- Для классов А, В и С с любым заданным фактически постоянным уровнем температуры t_j согласно приводимым ниже нормам, установленным для трех классов:
 - Класс А. Транспортное средство-рефрижератор, имеющее такую холодильную установку, при которой t_j может выбираться между $+12^\circ\text{C}$ и 0°C включительно.
 - Класс В. Транспортное средство-рефрижератор, имеющее такую холодильную установку, при которой t_j может выбираться между $+12^\circ\text{C}$ и -10°C включительно.
 - Класс С. Транспортное средство-рефрижератор, имеющее такую холодильную установку, при которой t_j может выбираться между $+12^\circ\text{C}$ и -20°C включительно;
- Для классов D, E и F с определенным фактически постоянным уровнем температуры t_j согласно приводимым ниже нормам, установленным для трех классов:

- Класс D. Транспортное средство-рефрижератор, имеющее такую холодильную установку, при которой t_i не превышает $+2^\circ\text{C}$;
- Класс E. Транспортное средство-рефрижератор, имеющее такую холодильную установку, при которой t_i не превышает -10°C ;
- Класс F. Транспортное средство-рефрижератор, имеющее такую холодильную установку, при которой t_i не превышает -20°C .

Коэффициент К транспортных средств классов В, С, Е и F не должен превышать $0,4 \text{ вт/м}^2 \text{ }^\circ\text{C}$ ($\approx 0,35 \text{ ккал/час м}^2 \text{ }^\circ\text{C}$).

4. *Отапливаемое транспортное средство.* Изотермическое транспортное средство, имеющее отопительную установку, позволяющую повышать температуру внутри порожнего кузова и затем поддерживать ее без дополнительного поступления тепла в течение по меньшей мере 12 часов на фактически постоянном уровне не ниже $+12^\circ\text{C}$ при следующей средней наружной температуре для обоих классов;

- Класс А. Отапливаемое транспортное средство при средней наружной температуре -10°C ;
- Класс В. Отапливаемое транспортное средство при средней наружной температуре -20°C .

Коэффициент К транспортных средств класса В не должен превышать $0,4 \text{ вт/м}^2 \text{ }^\circ\text{C}$ ($\approx 0,35 \text{ ккал/час м}^2 \text{ }^\circ\text{C}$).

5. *Временные положения.* В течение трехлетнего периода, начиная со дня вступления в силу настоящего Соглашения в соответствии с положениями пункта 1 его статьи 11, глобальный коэффициент теплопередачи (коэффициент К) транспортных средств, которые в этот момент уже находились в эксплуатации, может быть равным или ниже:

- $0,9 \text{ вт/м}^2 \text{ }^\circ\text{C}$ ($\approx 0,8 \text{ ккал/час м}^2 \text{ }^\circ\text{C}$) для изотермических транспортных средств категории I_N транспортных средств-ледников класса А, всех транспортных средств-рефрижераторов и отапливаемых транспортных средств класса А;
- $0,6 \text{ вт/м}^2 \text{ }^\circ\text{C}$ ($\approx 0,5 \text{ ккал/час м}^2 \text{ }^\circ\text{C}$) для транспортных средств-ледников классов В и С и отапливаемых транспортных средств класса В.

Кроме того, по истечении указанного в первом абзаце настоящего пункта трехлетнего периода и до момента снятия транспортного средства с эксплуатации коэффициент К указанных транспортных средств-рефрижераторов классов В, С, Е и F может быть равным или ниже $0,7 \text{ вт/м}^2 \text{ }^\circ\text{C}$ ($\approx 0,6 \text{ ккал/час м}^2 \text{ }^\circ\text{C}$).

Однако настоящие временные положения не будут служить препятствием для применения более строгих правил, которые могут быть установлены в некоторых государствах для транспортных средств, зарегистрированных на их собственной территории.

П Р И Л О Ж Е Н И Е 1

Добавление 1. Положения, касающиеся контроля соответствия нормам изотермических транспортных средств-ледников, рефрижераторов и отапливаемых транспортных средств

1. За исключением случаев, предусмотренных в пунктах 29 и 49 добавления 2 к настоящему приложению, контроль соответствия нормам, предписываемым в настоящем приложении, производится на испытательных станциях, указанных или уполномоченных на то компетентным органом страны, где зарегистрировано или взято на учет транспортное средство. Этот контроль производится:

- a) до сдачи транспортного средства в эксплуатацию;
- b) периодически, по крайней мере раз в шесть лет;
- c) каждый раз, когда этого требует указанный компетентный орган.

2. Контроль новых транспортных средств серийного производства, соответствующих установленному образцу, может производиться выборочным методом, охватывающим по крайней мере 1% транспортных средств данной серии. Транспортные средства не могут рассматриваться как входящие в состав той же серии, что и служащее образцом транспортное средство, если они не отвечают по крайней мере следующим условиям в целях обеспечения и соответствия транспортному средству, служащему образцом:

- a) если речь идет об изотермических транспортных средствах, причем образцом может служить изотермическое транспортное средство, транспортное средство-ледник, рефрижератор или отапливаемое транспортное средство:
 - изоляция является подобной; в частности, изоляционный материал и его толщина, а также метод изоляции идентичны;
 - внутреннее оборудование идентично или упрощено;
 - число дверей и люков или других отверстий одинаково или меньше;
 - внутренняя поверхность кузова не отличается более, чем на $\pm 20\%$;
- b) если речь идет о транспортных средствах-ледниках, причем образцом должно служить транспортное средство-ледник:
 - условия, указанные в подпункте *a*, соблюдены;
 - внутреннее вентиляционное оборудование является подобным;
 - источник холода идентичен;
 - запас холода на единицу внутренней поверхности больше или одинаков;
- c) если речь идет о транспортных средствах-рефрижераторах, причем образцом должно служить транспортное средство-рефрижератор:
 - условия, указанные в подпункте *a*, соблюдены;
 - мощность, при одинаковых температурных условиях, холодильного оборудования на единицу внутренней поверхности больше или одинакова;
- d) если речь идет об отапливаемых транспортных средствах, причем образцом может служить изотермическое или отапливаемое транспортное средство:
 - условия, указанные в подпункте *a*, соблюдены;
 - источник тепла идентичен;
 - мощность отопительного оборудования на единицу внутренней поверхности больше или одинакова.

3. Методы и порядок проведения контроля соответствия транспортных средств нормам приведены в добавлении 2 к настоящему приложению.

4. Свидетельство о соответствии нормам выдается компетентным органом на бланке, соответствующем образцу, приведенному в добавлении 3 к настоящему приложению. Что касается дорожных транспортных средств, то свидетельство или его фотокопия должны находиться на транспортном средстве и предъявляться по первому требованию контролеров. Если транспортное средство может быть обозначено как относящееся к какой-либо категории или классу лишь в силу временных положений, предусмотренных в пункте 5 настоящего приложения, то срок действия выданного для этого транспортного средства свидетельства ограничивается периодом, предусмотренным этими временными положениями.

5. На транспортные средства наносятся опознавательные буквенные обозначения и надписи согласно положениям добавления 4 к настоящему приложению. Они должны быть унифицированы, как только транспортное средство перестает соответствовать нормам, установленным в настоящем приложении.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

ДОБАВЛЕНИЕ 2. МЕТОДЫ И ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ ИЗМЕРЕНИЙ И КОНТРОЛЯ ИЗОТЕРМИЧЕСКИХ СВОЙСТВ И ЭФФЕКТИВНОСТИ ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ОХЛАЖДЕНИЯ ИЛИ ДЛЯ ОБОГРЕВА СПЕЦИАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ

А. ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. *Коэффициент К.* Глобальный коэффициент теплопередачи (коэффициент К), называемый в некоторых странах коэффициентом U), характеризующий изотермические свойства транспортных средств, определяется следующим уравнением:

$$K = \frac{W_1 + W_2}{S \cdot \Delta \theta}$$

где W—теплотворная способность, расходуемая внутри кузова, средняя поверхность которого равна S, и необходимая для поддержания при постоянном режиме абсолютной разности $\Delta \theta$ между средней внутренней температурой θ_i и средней наружной температурой θ_e когда средняя наружная температура θ_e является постоянной.

2. Средней поверхностью S кузова является среднее геометрическое внутренней поверхности S_i и наружной поверхности S_e кузова:

$$S = \sqrt{S_i \cdot S_e}$$

Определение обеих поверхностей S_i и S_e осуществляется с учетом особенностей конструкции кузова или неровностей поверхности, таких, как закругления, уступы для колес и т.д., и эти особенности или неровности отмечаются в соответствующей рубрике предусмотренного ниже протокола испытаний; однако, если кузов имеет покрытие типа гофрированного листа, искомой поверхностью является прямая поверхность этого покрытия, а не развнутая поверхность.

3. Если кузов имеет форму параллелепипеда, средней внутренней температурой кузова (θ_i) является среднее арифметическое температур, измеряемых на расстоянии 10 см от стенок в следующих 14 точках:

- a) в 8 внутренних углах кузова;
- b) в центре 6 внутренних плоскостей кузова.

Если кузов не имеет форму параллелепипеда, распределение 14 точек измерения должно осуществляться наилучшим образом с учетом формы кузова.

4. Если кузов имеет форму параллелепипеда, средней наружной температурой кузова (θ_e) является среднее арифметическое температур, измеряемых на расстоянии 10 см от стенок в следующих 14 точках:

- a) в 8 наружных углах кузова;
- b) в центре 6 наружных плоскостей кузова.

Если кузов не имеет форму параллелепипеда, распределение 14 точек измерения должно осуществляться наилучшим образом с учетом формы кузова.

5. Средней температурой стенок кузова является среднее арифметическое средней наружной температуры кузова и средней внутренней температуры кузова

$$\left(\frac{\theta_e + \theta_i}{2} \right)$$

6. *Постоянный режим.* Режим считается постоянным, если выполнены два следующих требования:

- колебания средних наружной и внутренней температур кузова не превышают $\pm 0,5^\circ \text{C}$ в течение по крайней мере двенадцатичасового периода;
- разница между средней теплопроизводительностью, измеряемой в течение не менее трех часов до и после этого по крайней мере двенадцатичасового периода, составляет менее 3%.

В. ИЗОТЕРМИЧЕСКИЕ СВОЙСТВА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

*Способы измерения коэффициента К*а) *Транспортные средства, за исключением цистерн, предназначенных для перевозки жидких пищевых продуктов*

7. Контроль изотермических свойств этих транспортных средств производится на постоянном режиме методом внутреннего охлаждения или методом внутреннего обогрева. В обоих случаях порожнее транспортное средство помещается в изотермическую камеру.

8. Независимо от применяемого метода в изотермической камере должна поддерживаться в течение всего испытания равномерная и постоянная средняя температура с отклонением $0,5^{\circ}\text{C}$ на таком уровне, чтобы разница между температурой внутри транспортного средства и в изотермической камере составляла не менее 20°C , причем средняя температура стенок кузова должна поддерживаться на уровне около $+20^{\circ}\text{C}$.

9. При определении глобального коэффициента теплопередачи (коэффициента К) методом внутреннего охлаждения точка росы в атмосфере изотермической камеры должна поддерживаться на уровне $+25^{\circ}\text{C}$ с отклонением в $\pm 2^{\circ}\text{C}$. В ходе испытания как методом внутреннего охлаждения, так и методом внутреннего обогрева воздух в камере непрерывно приводится в движение с таким расчетом, чтобы скорость его движения на расстоянии 10 см от стенок составляла от 1 до 2 м/сек.

10. При проведении испытания методом внутреннего охлаждения внутри кузова устанавливается один или несколько теплообменников. Поверхность этих теплообменников должна быть такой, чтобы при прохождении через них газа с температурой не ниже 0°C^* средняя температура внутри кузова после установления постоянного режима оставалась ниже $+10^{\circ}\text{C}$. При проведении испытания методом внутреннего обогрева используются электронагреватели (электрические сопротивления и т.д.). Теплообменники или электронагреватели оборудуются приспособлением для воздушной струи, дебит которой достаточен для того, чтобы максимальная разница между температурой в любых двух из 14 точек, указанных выше в пункте 3 настоящего добавления 2, составляла не более 3°C после установления постоянного режима.

11. Приборы для измерения температуры, защищенные от излучения, помещаются внутри и снаружи кузова в местах, указанных в пунктах 3 и 4 настоящего добавления.

12. Приводятся в действие аппараты для производства и распределения холода или тепла, для измерения обмениваемой холодо- или теплопроизводительности и термического эквивалента вентиляторов, приводящих в движение воздух.

13. После установления постоянного режима максимальная разница между температурами в наиболее теплой и наиболее холодной точке снаружи кузова не должна превышать 2°C .

14. Средняя наружная температура и средняя внутренняя температура кузова должны измеряться не реже четырех раз в час.

15. Испытание продолжается столько времени, сколько необходимо, чтобы удостовериться в постоянстве режима (см. пункт 6 настоящего добавления). Если не все определения регистрируются и производятся автоматически, испытание должно быть продолжено в течение дополнительного периода в 8 последовательных часов с целью проверки постоянства режима и проведения окончательных измерений.

б) *Транспортные средства-цистерны, предназначенные для перевозки жидких пищевых продуктов*

16. Излагаемый ниже метод применяется лишь к транспортным средствам-цистернам, с одним или несколькими отсеками, предназначенными исключительно для

* Во избежание отложения инея.

перевозки жидких пищевых продуктов, таких, как молоко. Каждый отсек этих цистерн имеет по меньшей мере один люк и одно сливное отверстие; если имеется несколько отсеков, они должны отделяться друг от друга вертикальными неизолированными перегородками.

17. Контроль производится на постоянном режиме методом внутреннего обогрева порожней цистерны, помещенной в изотермическую камеру.

18. В течение всего испытания должна поддерживаться равномерная и постоянная средняя температура изотермической камеры в пределах от + 15 до + 20 °С с отклонением $\pm 0,5$ °С; средняя внутренняя температура цистерны поддерживается в пределах от + 45 до + 50 °С при постоянном режиме, причем средняя температура стенок цистерн должна составлять от + 30 до + 35 °С.

19. Воздух в камере непрерывно приводится в движение с таким расчетом, чтобы скорость его движения на расстоянии 10 см от стенок составляла от 1 до 2 м/сек.

20. Внутри цистерны устанавливается теплообменник. Если в цистерне имеется несколько отсеков, то в каждом из них помещается теплообменник. Эти теплообменники имеют электрическое сопротивление и оборудованы вентилятором, дебит которого достаточен для того, чтобы разница между максимальной и минимальной температурами внутри каждого отсека не превышала 3 °С после установления постоянного режима. Если в цистерне имеется несколько отсеков, то средняя температура самого холодного отсека не должна отличаться более чем на 2 °С от средней температуры самого теплого отсека, причем измерение температуры производится, как указано в пункте 21 настоящего добавления.

21. Приборы для измерения температуры, защищенные от излучения, помещаются внутри и снаружи цистерны на расстоянии 10 см от стенок следующим образом:

- a)* Если цистерна имеет лишь один отсек, измерения производятся в следующих точках:
- в 4 концах двух расположенных под прямым углом диаметров, одного горизонтального и одного вертикального, вблизи каждого из двух доньев;
 - в 4 концах двух расположенных под прямым углом диаметров, имеющих наклон в 45° по отношению к горизонтали в аксиальной плоскости цистерны;
 - в центре обоих доньев;
- b)* Если в цистерне имеется несколько отсеков, измерения производятся в следующих точках:
- для каждого из двух крайних отсеков:
 - в концах горизонтального диаметра вблизи дна и в концах вертикального диаметра вблизи срединной перегородки;
 - в центре дна;
 - и для каждого из остальных отсеков по меньшей мере:
 - в концах диаметра, имеющего наклон в 45° по отношению к горизонтали вблизи одной из перегородок, и в концах диаметра, перпендикулярного предыдущему, вблизи другой перегородки.

Средней внутренней температурой и средней наружной температурой цистерны является среднее арифметическое всех измерений, произведенных соответственно снаружи и внутри. Для цистерн с несколькими отсеками средней внутренней температурой каждого отсека является среднее арифметическое измерений, сделанных в отсеке, причем число этих измерений должно быть не меньше четырех.

22. Приводятся в действие аппараты для нагревания и приведения в движение воздуха, для измерения обмениваемой теплопроизводительности и термического эквивалента вентиляторов, приводящих в движение воздух.

23. После установления постоянного режима максимальная разница между температурами в наиболее теплой и наиболее холодной точке снаружи цистерны не должна превышать 2°C .

24. Средняя наружная температура и средняя внутренняя температура цистерны должны измеряться не реже четырех раз в час.

25. Испытание продолжается столько времени, сколько необходимо, чтобы удостовериться в постоянстве режима (см. пункт 6 настоящего добавления). Если не все определения регистрируются и производятся автоматически, испытание должно быть продолжено в течение дополнительного периода в 8 последовательных часов с целью проверки постоянства режима и проведения окончательных измерений.

c) *Положения, общие для всех типов изотермических транспортных средств*

i) *Проверка коэффициента К*

26. Если целью испытаний является не определение коэффициента К, а лишь проверка, ниже ли этот коэффициент определенного предела, испытания, проводимые в условиях, указанных в пунктах 7-25 настоящего добавления, могут быть прекращены как только уже произведенные измерения покажут, что коэффициент К соответствует требуемым условиям.

ii) *Точность измерений коэффициента К*

27. Испытательные станции должны быть оснащены необходимым оборудованием и приборами, обеспечивающими возможность определения коэффициента К с максимальной погрешностью измерения в $\pm 10\%$.

iii) *Протоколы испытаний*

28. Для каждого испытания составляется соответствующий данному транспортному средству протокол по одному из двух нижеследующих образцов № 1 и № 2.

*Контроль изотермических свойств транспортных средств,
находящихся в эксплуатации*

29. Для контроля изотермических свойств находящихся в эксплуатации транспортных средств, о которых говорится в подпунктах b и c пункта 1 добавления 1 к настоящему приложению, компетентные органы могут:

- либо применять методы, описанные в пунктах 7-27 настоящего добавления,
- либо назначать экспертов, возложив на них решение вопроса о том, может ли данное транспортное средство оставаться в той или иной категории изотермических транспортных средств. Эти эксперты должны учитывать следующие данные и делать свои заключения на основании нижеследующего.

a) *Общая проверка транспортного средства*

Эта проверка проводится путем осмотра транспортного средства в следующем порядке, для того чтобы установить:

- i) общий характер конструкции изолирующей оболочки;
- ii) способ осуществления изоляции;
- iii) род и состояние стенок;
- iv) состояние сохранности изотермического ограждения;
- v) толщину стенок;

и сделать все замечания относительно изотермических свойств транспортного средства. С этой целью эксперты могут потребовать снятия отдельных деталей и представления любых документов, необходимых для проведения ими проверки (схемы, протоколы испытаний, описания, счета и т.д.).

b) *Испытание воздухопроницаемости (не применяется к транспортным средствам-цистернам)*

Проверка производится наблюдателем, находящимся внутри транспортного средства, которое помещается в ярко освещенную зону. Может применяться любой метод, дающий более точные результаты.

c) *Решения*

i) Если заключения, касающиеся общего состояния кузова, являются благоприятными, транспортное средство может быть оставлено в эксплуатации в качестве изотермического транспортного средства в первоначально установленной категории на новый период сроком не более трех лет. Если заключения эксперта или экспертов являются неблагоприятными, транспортное средство может быть оставлено в эксплуатации лишь при условии, что оно успешно пройдет на испытательной станции испытания, описанные в пунктах 7-27 настоящего добавления; в этом случае оно может быть оставлено в эксплуатации на новый период в шесть лет.

ii) Если речь идет о транспортных средствах серийного производства, изготовленных в соответствии с определенным типом, соответствующих положениям пункта 2 добавления 1 к настоящему приложению и принадлежащих одному и тому же владельцу, можно, помимо контроля каждого транспортного средства, провести измерение коэффициента К по крайней мере и одного процента этих транспортных средств, соблюдая при этом измерения положений пунктов 7-27 настоящего добавления. Если результаты контроля и измерений являются удовлетворительными, все эти транспортные средства могут оставаться в эксплуатации в качестве изотермических транспортных средств в первоначально установленной категории на новый период в шесть лет.

Временные положения, применяемые к новым транспортным средствам

30. В течение 4-х* лет, начиная со дня вступления в силу настоящего Соглашения в соответствии с положениями пункта 1 его статьи 11, если ввиду недостаточного числа испытательных станций нет возможности измерить коэффициент К транспортных средств путем применения методов, описанных в пунктах 7-27 настоящего добавления, соответствие новых изотермических транспортных средств нормам, предписанным в настоящем приложении, может проверяться путем применения положений пункта 29 и дополнительного определения изотермических свойств, которое будет основываться на следующем соображении.

Изоляционный материал главных элементов транспортного средства (боковые стенки, пол, крыша, люки, двери и т.д.) должен иметь более или менее единообразную толщину, превышающую в метрах цифру, полученную при делении коэффициента теплопроводности этого материала во влажной среде на коэффициент К, предписанный для той категории, допущение в которую испрашивается для данного транспортного средства.

С. ЭФФЕКТИВНОСТЬ ТЕРМИЧЕСКОГО ОБОРУДОВАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Способы производства испытаний для определения эффективности термических приспособлений транспортных средств

31. Определение эффективности термического оборудования транспортных средств производится в соответствии с методами, описанными в пунктах 32-47 настоящего добавления.

Транспортные средства-ледники

32. Порожнее транспортное средство помещается в изотермическую камеру, в которой должна поддерживаться равномерная и постоянная средняя температура в $+ 30^{\circ}\text{C}$ с отклонением в $\pm 0,5^{\circ}\text{C}$. Воздух камеры должен оставаться влажным, при-

* В соответствии с решением, принятым Комитетом по внутреннему транспорту на его тридцатой сессии.

чем точка росы устанавливается в $+ 25^{\circ}\text{C}$ с отклонением в $\pm 2^{\circ}\text{C}$; он приводится в движение, как указано выше в пункте 9 настоящего добавления.

33. Приборы для измерения температуры, защищенные от излучения, помещаются внутри и снаружи кузова в местах, указанных в пунктах 3 и 4 настоящего добавления.

34. а) Для транспортных средств, за исключением транспортных средств с несъемными эвтектическими плитами, максимальное количество холодильного агента, которое указано заводом-изготовителем или которое фактически может быть нормально размещено, загружается в предусмотренные емкости, когда средняя внутренняя температура кузова достигает средней наружной температуры кузова ($+ 30^{\circ}\text{C}$). Двери, люки и все отверстия закрываются, а приспособления для внутренней вентиляции транспортного средства, если таковые имеются, приводятся в действие при их максимальном режиме. Кроме того, на новых транспортных средствах в кузове приводится в действие отопительное устройство, мощность которого составляет 35% мощности, обмениваемой через стенки в условиях постоянного режима, когда достигнута температура, предусмотренная для данного класса транспортных средств. Во время испытания никакой дополнительной загрузки холодильного агента не производится.

б) При испытании транспортных средств с несъемными эвтектическими плитами предусматривается предварительная фаза замораживания эвтектического раствора. С этой целью, после того как средняя внутренняя температура кузова и температура плит достигнут средней наружной температуры ($+ 30^{\circ}\text{C}$), двери и люки закрываются и приводится в действие механизм для охлаждения плит на период продолжительностью 18 последовательных часов. Если устройство для охлаждения плит имеет машину, работающую циклически, то общая продолжительность работы этого устройства составляет 24 часа. На новых транспортных средствах сразу же после остановки охлаждающего устройства в кузове приводится в действие отопительное устройство, мощность которого составляет 35% мощности, обмениваемой через стенки в условиях постоянного режима, когда достигнута температура, предусмотренная для данного класса транспортных средств. Во время испытания никакого повторного замораживания раствора не производится.

35. Средняя наружная температура и средняя внутренняя температура кузова должны измеряться по меньшей мере каждые 30 минут.

36. Испытание продолжается в течение 12 часов, после того как средняя внутренняя температура кузова достигла нижнего предела, установленного для данного класса транспортных средств (A = $+ 7^{\circ}\text{C}$; B = $- 10^{\circ}\text{C}$; C = $- 20^{\circ}\text{C}$) или для транспортных средств с несъемными эвтектическими плитами—после остановки охлаждающего устройства. Испытание считается удовлетворительным, если в продолжение этих 12 часов средняя внутренняя температура кузова не превышает этого нижнего предела.

Транспортные средства-рефрижераторы

37. Испытание производится в условиях, указанных в пунктах 32 и 33 настоящего добавления.

38. Когда средняя внутренняя температура кузова достигла наружной температуры ($+ 30^{\circ}\text{C}$), двери, люки и все отверстия закрываются и холодильное устройство, а также приспособления для внутренней вентиляции (если таковые имеются) приводятся в действие при их максимальном режиме. Кроме того, на новых транспортных средствах в кузове приводится в действие отопительное устройство, мощность которого составляет 35% мощности, обмениваемой через стенки в условиях постоянного режима, когда достигнута температура, предусмотренная для данного класса транспортных средств.

39. Средняя наружная температура и средняя внутренняя температура кузова должны измеряться по меньшей мере каждые 30 минут.

40. Испытание продолжается в течение 12 часов после того, как средняя внутренняя температура кузова достигла

- либо нижнего предела, установленного для данного класса транспортных средств, если речь идет о классах А, В или С ($A = 0^{\circ}\text{C}$, $B = -10^{\circ}\text{C}$, $C = -20^{\circ}\text{C}$);
- либо по крайней мере верхнего предела, установленного для данного класса транспортных средств, если речь идет о классах D, E или F ($D = +2^{\circ}\text{C}$; $E = -10^{\circ}\text{C}$; $F = -20^{\circ}\text{C}$).

Испытание считается удовлетворительным, если холодильное устройство может обеспечить поддержание в течение этих 12 часов режима предусмотренной температуры, причем периоды автоматического размораживания холодильной установки не принимаются во внимание.

41. Если холодильное устройство со всеми его приспособлениями прошло отдельное испытание для определения его полезной холодопроизводительности при предусмотренной заданной температуре и получило положительную оценку компетентного органа, то транспортное средство может считаться транспортным средством-рефрижератором без проведения каких-либо испытаний эффективности, если холодильная мощность устройства, умноженная на коэффициент 1,75, выше потерь тепла в постоянном режиме через стенки кузова для рассматриваемого класса транспортных средств. Однако эти положения не применяются к транспортным средствам, служащим в качестве образца, о которых говорится в пункте 2 добавления 1 к настоящему приложению.

42. Если холодильная машина заменяется машиной иного типа, то компетентный орган может:

- a) либо потребовать, чтобы транспортное средство было подвергнуто измерениям и контролю, предусмотренным в пунктах 37-40;
- b) либо удостовериться в том, что полезная холодопроизводительность новой машины при температуре, предусмотренной для данного класса транспортных средств, равна или выше полезной холодопроизводительности замененной машины;
- c) либо удостовериться в том, что полезная холодопроизводительность новой машины удовлетворяет положениям пункта 41.

Отопляемые транспортные средства

43. Порожнее транспортное средство помещается в изотермическую камеру, в которой поддерживается постоянная средняя температура на возможно более низком уровне. Воздух в камере приводится в движение, как указано в пункте 9 настоящего добавления.

44. Приборы для измерения температуры, защищенные от излучения, помещаются внутри и снаружи кузова в местах, указанных в пунктах 3 и 4 настоящего добавления.

45. Двери, люки и все отверстия закрываются, и отопительное устройство, а также приспособления для внутренней вентиляции (если таковые имеются) приводятся в действие при их максимальном режиме.

46. Средняя наружная температура и средняя внутренняя температура кузова должны измеряться по меньшей мере каждые 30 минут.

47. Испытание продолжается в течение 12 часов после того, как разница между средней внутренней температурой кузова и средней наружной температурой достигла величины, соответствующей условиям, установленным для данного класса транспортных средств, причем эта величина повышается на 35% для новых транспортных средств. Испытание считается удовлетворительным, если отопительное устройство может обеспечить поддержание в течение этих 12 часов предусмотренной разницы температуры.

Протоколы испытаний

48. Для каждого испытания составляется соответствующий данному транспортному средству протокол по одному из нижеследующих образцов № 3-5.

Проверка эффективности термического оборудования транспортных средств, находящихся в эксплуатации

49. Для проверки эффективности термического оборудования каждого находящегося в эксплуатации транспортного средства, указанного в подпунктах *b* и *c* пункта 1 добавления 1 к настоящему приложению, компетентные органы могут:

- либо применять методы, описанные в пунктах 32-47 настоящего добавления;
- либо назначить экспертов, уполномоченных применять следующие положения.

a) Транспортные средства-ледники

Проверяется, чтобы внутренняя температура порожнего транспортного средства, в котором температура предварительно доведена до наружной, могла быть доведена до предельной температуры, предусмотренной для этого класса транспортных средств в настоящем приложении, и чтобы она могла поддерживаться ниже этой температуры в течение периода t , когда $t \geq \frac{12\Delta\theta}{\Delta\theta'}$, причем $\Delta\theta$ представляет разницу между $+30^\circ\text{C}$ и этой предельной температурой, а $\Delta\theta'$ — разницу между средней наружной температурой во время испытания в упомянутой предельной температурой при наружной температуре не менее $+15^\circ\text{C}$. Если результаты являются удовлетворительными, то эти транспортные средства могут оставаться в эксплуатации в качестве транспортных средств-ледников в первоначально установленном классе на новый период не более трех лет.

b) Транспортные средства-рефрижераторы

Проверяется, чтобы при наружной температуре не менее 15°C внутренняя температура порожнего транспортного средства могла быть доведена:

- для классов А, В и С — до минимальной температуры, предусмотренной для данного класса, транспортных средств в настоящем приложении;
- для классов D, E и F — до предельной температуры, предусмотренной для данного класса транспортных средств в настоящем приложении.

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.

c) Отопляемые транспортные средства

Проверяется, чтобы могла быть достигнута и поддерживалась в течение не менее 12 часов предусмотренная в настоящем приложении разница между внутренней температурой транспортного средства и наружной температурой, определяющая класс, к которому относится транспортное средство (22°C для класса А и 32°C для класса В). Если результаты являются удовлетворительными, то эти транспортные средства могут оставаться в эксплуатации в качестве отопляемых транспортных средств в первоначально установленном классе на новый период не более трех лет.

d) Положения, общие для транспортных средств-ледников, рефрижераторов и отопляемых транспортных средств

i) Если результаты являются неудовлетворительными, то транспортные средства-ледники, рефрижераторы и отопляемые транспортные средства могут оставаться в эксплуатации в первоначально установленном классе лишь при условии, что они успешно пройдут на испытательной станции испытания, описанные в пунктах 32-47 настоящего добавления; в этом случае они могут быть оставлены в эксплуатации в первоначально установленном классе на новый период в шесть лет.

ii) Если речь идет о транспортных средствах-ледниках, рефрижераторах или отопляемых транспортных средствах серийного производства, изготовленных в соот-

ветствии с определенным типом, соответствующих положениям пункта 2 добавления 1 к настоящему приложению и принадлежащих одному и тому же владельцу, то, помимо контроля термического оборудования каждого транспортного средства, для того чтобы убедиться, что его общее состояние является удовлетворительным, может быть проведена на испытательной станции в соответствии с положениями пунктов 32-47 настоящего добавления проверка эффективности приспособлений для охлаждения или обогрева в отношении по крайней мере 1% этих транспортных средств. Если результаты этого контроля и этой проверки являются удовлетворительными, то все эти транспортные средства могут быть оставлены в эксплуатации в первоначально установленном классе на новый период в шесть лет.

Временные положения, применяемые к новым транспортным средствам

50. В течение 4-х* лет, начиная со дня вступления в силу настоящего Соглашения в соответствии с положениями пункта 1 его статьи 11, если ввиду недостаточного числа испытательных станций нет возможности установить эффективность термического оборудования транспортных средств путем применения методов, описанных в пунктах 32-47 настоящего добавления, соответствие нормам новых транспортных средств-ледников, рефрижераторов и отапливаемых транспортных средств может быть проверено путем применения положений пункта 49 настоящего добавления.

ОБРАЗЕЦ № 1 ПРОТОКОЛА ИСПЫТАНИЯ

ПРОТОКОЛ ИСПЫТАНИЯ СОСТАВЛЕННЫЙ В СООТВЕТСТВИИ С ПОЛОЖЕНИЯМИ СОГЛАШЕНИЯ О МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ И О СПЕЦИАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ ДЛЯ ЭТИХ ПЕРЕВОЗОК (СПС)

Измерение глобального коэффициента теплопередачи транспортных средств, за исключением цистерн, предназначенных для перевозки жидких пищевых продуктов

Станция, уполномоченная проводить испытание:

Название

Адрес

Транспортное средство:

Регистрационный номер

Кузов изготовлен (кем)

Принадлежит (кому) или эксплуатируется (кем)

Представлено (кем)

Дата сдачи в эксплуатацию

Тип представленного транспортного средства**

Заводская марка

Серийный номер

Тара***

кг

Полезная нагрузка***

кг

Общий внутренний объем кузова***

м³

* В соответствии с решением, принятым Комитетом по внутреннему транспорту на его тридцатой сессии.

** Вагон, грузовой автомобиль, прицеп, полуприцеп, контейнер и т.д.

*** Указать источник этих сведений.

Основные внутренние размеры	
Общая площадь пола кузова	M^2
Общая наружная поверхность стенок кузова S_e	M^2
Общая внутренняя поверхность стенок кузова S_i	M^2
Средняя площадь: $S = \sqrt{S_i \cdot S_e}$	M^2
Спецификация кузова*:	
Крыша	
Пол	
Боковые стенки	
Особенности строения кузова**	
Число, размещение и размеры	{
дверей	
вентиляционных щитков	
отверстий для загрузки льда	
Дополнительные приспособления***	
Метод, примененный для испытания****	
.....	
Дата и час закрытия дверей и отверстий транспортных средств	
Дата и час начала испытания	
Средние, полученные за часов функционирования при постоянном режиме (от до часов)	
a) Средняя наружная температура кузова	
$\theta_e =$	$^{\circ}C \pm \dots\dots^{\circ}C$
b) Средняя внутренняя температура кузова	
$\theta_i =$	$^{\circ}C \pm \dots\dots^{\circ}C$
c) Полученное среднее отклонение температуры	
$\Delta\theta =$	$^{\circ}C \pm \dots\dots^{\circ}C$
Максимальная разница температур:	
Внутри кузова	$^{\circ}C$
Снаружи кузова	$^{\circ}C$
Средняя температура стенок кузова (т.е. крыши, пола и боковых стенок)	$^{\circ}C$
Температура функционирования теплообменника рефрижератора	$^{\circ}C$
Точка росы воздуха снаружи кузова, пока продолжается постоянный режим	$^{\circ}C \pm \dots\dots^{\circ}C$
Общая продолжительность испытания	час
Продолжительность постоянного режима	час
Мощность, затраченная в теплообменниках: W_1	вт
Мощность, поглощенная вентиляторами: W_2	вт
Глобальный коэффициент теплопередачи, вычисленный по формуле: *****	

* Род и толщина изоляционного материала и покрытия, способ конструкции и т.д.

** Если кузов не имеет формы параллелепипеда, указать, в каких точках проводится измерение внутренней и наружной температур кузова. Если имеются неровности поверхности, указать способ расчета, принятый для определения S_i и S_e .

*** Крюки для мяса, флетнеры и т.д.

**** Дать краткое описание условий проведения испытаний, касающихся способов производства и распределения холода или тепла, а также измерения обменываемой холодо- или теплопроизводительности и термического эквивалента вентиляторов, приводящих в движение воздух.

***** Зечеркнуть формулу, которая не была использована.

Испытание методом внутреннего
охлаждения

$$K = \frac{W_1 - W_2}{S \cdot \Delta \theta}$$

Испытание методом внутреннего
обогрева

$$K = \frac{W_1 + W_2}{S \cdot \Delta \theta}$$

$K = \dots\dots\dots W/m^2 \cdot ^\circ C$

Максимальная погрешность измерения, соответствующая проведенному
испытанию

.....

Замечания:

Составлен в (место) (дата)

Ответственный за испытания

.....

ОБРАЗЕЦ № 2 ПРОТОКОЛА ИСПЫТАНИЯ

ПРОТОКОЛ ИСПЫТАНИЯ, СОСТАВЛЕННЫЙ В СООТВЕТСТВИИ С ПОЛОЖЕНИЯМИ СОГЛАШЕНИЯ
О МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ И О СПЕ-
ЦИАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ ДЛЯ ЭТИХ ПЕРЕВОЗОК
(СПС)

*Измерение глобального коэффициента теплопередачи транспортных средств-
цистерн, предназначенных для перевозки жидких пищевых продуктов*

Станция, уполномоченная проводить испытание:

Название

Адрес

Транспортное средство:

Регистрационный номер

Кузов изготовлен (кем)

Принадлежит (кому) или эксплуатируется (кем)

Представлено (кем)

Дата сдачи в эксплуатацию

Тип представленной цистерны *

Количество отсеков

Заводская марка

Серийный номер

Тара **

кг

Полезная нагрузка **

кг

Общий внутренний объем цистерны **

л

Внутренний объем каждого отсека

л

Основные внутренние размеры

* Вагон, грузовой автомобиль, прицеп, полуприцеп, контейнер-цистерна и т.д.

** Указать источник этих сведений.

Общая наружная поверхность стенок S_e	m^2
Общая внутренняя поверхность стенок S_i	m^2
Средняя площадь: $S = \sqrt{S_i \cdot S_e}$	m^2
Спецификация стенок*	
Описание и размеры люков	
Описание устройства крышки люков	
Описание и размеры сливного патрубка	
Метод, примененный для испытания**	
Место расположения указателей температуры	
Дата и час закрытия отверстий транспортного средства	
Дата и час начала испытания	
Средние, полученные за часов функционирования при постоянном режиме (от до часов)	
a) Средняя наружная температура цистерны	
$\theta_e =$	$^{\circ}C \pm$ $^{\circ}C$
b) Средняя внутренняя температура цистерны	
$\theta_i =$	$^{\circ}C \pm$ $^{\circ}C$
c) Полученное среднее отклонение температуры	
$\Delta\theta =$	$^{\circ}C \pm$ $^{\circ}C$
Максимальная разница температур:	
Внутри цистерны	$^{\circ}C$
Внутри каждого отсека	$^{\circ}C$
Снаружи цистерны	$^{\circ}C$
Средняя температура стенок цистерны (т.е. крыши, пола и боковых стенок)	$^{\circ}C$
Общая продолжительность испытания	час
Продолжительность постоянного режима	час
Мощность, затраченная в теплообменниках: W_1	вт
Мощность, поглощенная вентиляторами: W_2	вт
Глобальный коэффициент теплопередачи, вычисленный по формуле:	

$$K = \frac{W_1 + W_2}{S \cdot \Delta\theta}$$

$K =$ $W/m^2 \text{ } ^{\circ}C$

Максимальная погрешность измерения, соответствующая проведенному испытанию

* Род изоляционного материала и покрытия, способ конструкции, толщина и т.д.

** Дать краткое описание условий проведения испытаний, касающихся способов производства и распределения тепла, а также измерения обмениваемой теплопроизводительности и термического эквивалента вентиляторов, приводящих в движение воздух.

Замечания:

Составлен в (место) (дата)

Ответственный за испытания
.....

ОБРАЗЕЦ № 3 ПРОТОКОЛА ИСПЫТАНИЯ

ПРОТОКОЛ ИСПЫТАНИЯ, СОСТАВЛЕННЫЙ В СООТВЕТСТВИИ С ПОЛОЖЕНИЯМИ СОГЛАШЕНИЯ О МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ И О СПЕЦИАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ ДЛЯ ЭТИХ ПЕРЕВОЗОК (СПС)

*Эффективность холодильного оборудования транспортных средств-ледников**

Станция, уполномоченная проводить испытания:

Название

Адрес

Транспортное средство:

Регистрационный номер

Кузов изготовлен (кем)

Принадлежит (кому) или эксплуатируется (кем)

Представлено (кем)

Дата сдачи в эксплуатацию

Тип представленного транспортного средства*

Заводская марка

Серийный номер

Тара** кг

Полезная нагрузка** кг

Общий внутренний объем кузова*** м³

Основные внутренние размеры

Общая площадь пола кузова м²

Общая наружная поверхность стенок кузова S_e м²

Общая внутренняя поверхность стенок кузова S_i м²

Средняя поверхность кузова: $S = \sqrt{S_i \cdot S_e}$ м²

Спецификация кузова:***

Крыша

Пол

Боковые стенки

Изотермические свойства кузова:

Величина коэффициента K Вт/м²°С

Дата измерения коэффициента K

Ссылка на протокол испытания №

* Вагон, грузовой автомобиль, прицеп, полуприцеп, контейнер и т.д.

** Указать источники этих сведений.

*** Род изоляционного материала и покрытия, способ конструкции, толщина и т.д.

Регистрационный номер кузова, в котором проводилось измерение коэффициента К

Описание холодильного оборудования

Род холодильного агента

Номинальное количество холодильного агента, указанное заводом-изготовителем

Фактическая загрузка холодильного агента для испытания

Приспособление для загрузки (описание, размещение)

Приспособления для внутренней вентиляции:

 Описание (число аппаратов и т.д.)

 Мощность электрических вентиляторов

 Дебит

 Размеры кожухов

Средняя температура снаружи и внутри кузова в начале испытания

..... °C ± °C и °C ± °C

Точка росы испытательной камеры

..... °C ± °C

Мощность внутреннего обогрева*

Дата и час закрытия дверей и отверстий транспортного средства

Дата и час начала испытания

Продолжительность аккумуляции холода в транспортных средствах с эвтектическими плитами

Записи средних температур кузова, как внутренней, так и наружной, или кривая, представляющая эволюцию этих температур в зависимости от времени

Время между началом испытания и моментом, когда средняя температура внутри кузова достигла предписанного уровня

Замечания

Составлен в (место)..... (дата)

Ответственный за испытания
.....

ОБРАЗЕЦ № 4 ПРОТОКОЛА ИСПЫТАНИЯ

Протокол испытания, составленный в соответствии с положениями Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС)

*Эффективность холодильного оборудования транспортных средств-рефрижераторов***

Станция, уполномоченная проводить испытания:

Название

Адрес

* Заполнять только в отношении нового транспортного средства.

** Вагон, грузовой автомобиль, прицеп, полуприцеп, контейнер и т.д.

Транспортное средство:

Регистрационный номер
 Кузов изготовлен (кем)
 Принадлежит (кому) или эксплуатируется (кем)
 Представлено (кем)
 Дата сдачи в эксплуатацию

Тип представленного транспортного средства*

Заводская марка

Серийный номер

Тара** кг

Полезная нагрузка** кг

Общий внутренний объем кузова** м³

Основные внутренние размеры

Общая площадь пола кузова м²

Общая наружная поверхность стенок кузова S_e м²

Общая внутренняя поверхность стенок кузова S_i м²

Средняя поверхность кузова: $S = \sqrt{S_i \cdot S_e}$ м²

Спецификация кузова:***

Крыша

Пол

Боковые стенки

Изотермические свойства кузова:

Величина коэффициента K Вт/м²°С

Дата измерения коэффициента K

Ссылка на протокол испытания N°

Регистрационный номер кузова, в котором проводилось измерение коэффициента K

Холодильная машина:

Описание, заводская марка, номер

Указанная заводом-изготовителем полезная холодопроизводительность при наружной температуре в + 30°С и при внутренней температуре в:

0°С

- 10°С

- 20°С

Приспособления для внутренней вентиляции:

Описание (число аппаратов и т.д.)

Мощность электрических вентиляторов Вт

Дебит м³/час

Размер кожухов м

Средняя температура снаружи и внутри кузова в начале испытания

..... °С ± °С и °С ± °С

Точка росы испытательной камеры °С ± °С

* Вагон, грузовой автомобиль, прицеп, полуприцеп, контейнер и т.д.

** Указать источники этих сведений.

*** Род изоляционного материала и покрытия, способ конструкции, толщина и т.д.

Мощность внутреннего обогрева* ВТ
 Дата и час закрытия дверей и отверстий транспортного средства
 Дата и час начала испытаний
 Записи средних температур кузова, как внутренней, так и наружной, или кривая, представляющая эволюцию этих температур в зависимости от времени
 Время между началом испытания и моментом, когда средняя температура внутри кузова достигла предписанного уровня час
 Замечания

Составлен в (место) (дата)

Ответственный за испытания

ОБРАЗЕЦ № 5 ПРОТОКОЛА ИСПЫТАНИЯ

ПРОТОКОЛ ИСПЫТАНИЯ, СОСТАВЛЕННЫЙ В СООТВЕТСТВИИ С ПОЛОЖЕНИЯМИ СОГЛАШЕНИЯ О МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ И О СПЕЦИАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ ДЛЯ ЭТИХ ПЕРЕВОЗОК (СПС)

*Эффективность оборудования для обогрева отапливаемых транспортных средств***

Станция, уполномоченная проводить испытания:

Название
 Адрес

Транспортное средство:

Регистрационный номер
 Кузов изготовлен (кем)
 Принадлежит (кому) или эксплуатируется (кем)
 Представлено (кем)
 Дата сдачи в эксплуатацию

Тип представленного транспортного средства**

Фабричная марка

Серийный номер

Тара*** кг

Полезная нагрузка*** кг

Общий внутренний объем кузова*** м³

Основные внутренние размеры

Общая площадь пола кузова м²

Общая наружная поверхность стенок кузова S_e м²

Общая внутренняя поверхность стенок кузова S_i м²

Средняя поверхность кузова: $S = \sqrt{S_i \cdot S_e}$ м²

* Заполнять только в отношении нового транспортного средства.

** Вагон, грузовой автомобиль, прицеп, полуприцеп, контейнер и т.д.

*** Указать источники этих сведений.

Спецификация кузова:*

Крыша
 Пол
 Боковые стенки

Изотермические свойства кузова:

Величина коэффициента К $\text{Вт/м}^2\text{°C}$
 Дата измерения коэффициента К
 Ссылка на протокол испытания №

Регистрационный номер кузова, в котором проводилось измерение коэффициента К

Способ обогрева

В соответствующих случаях указанная заводом-изготовителем полезная мощность прибора для обогрева в кВт

Самостоятельная работа прибора для обогрева, используемого с полной нагрузкой ...

Места установки приборов для обогрева, их площадь теплообмена

Общая поверхность теплообмена м^2

Приспособления для внутренней вентиляции:

Описание (число аппаратов и т.д.)

Мощность электрических вентиляторов Вт

Дебит $\text{м}^3/\text{час}$

Размер кожухов м

Средняя температура снаружи и внутри кузова в начале испытания
 $\text{°C} \pm$ °C и $\text{°C} \pm$ °C

Дата и час закрытия дверей и отверстий транспортного средства

Дата и час начала испытания

Записи средних температур кузова, как внутренней, так и наружной, или кривая, представляющая эволюцию этих температур в зависимости от времени

Время между началом испытания и моментом, когда средняя температура внутри кузова достигла предписанного уровня час

В соответствующих случаях средняя мощность обогрева во время испытания для сохранения предписанной разницы температур** внутри и снаружи кузова Вт

Замечания

Составлено в (место) (дата)

Ответственный за испытания

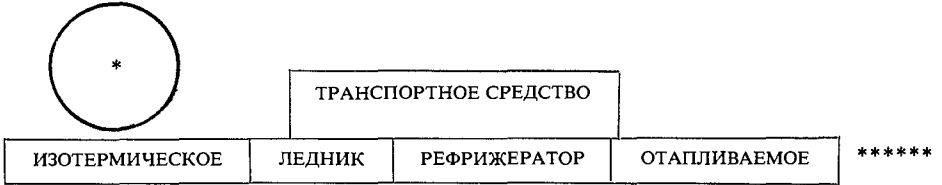
.....

* Род изоляционного материала и покрытия, способ конструкции, толщина и т.д.

** Увеличенной на 35% для новых транспортных средств.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

ДОБАВЛЕНИЕ 3. ОРАЗЕЦ СВИДЕТЕЛЬСТВА, ВЫДАВАЕМОГО НА ИЗОТЕРМИЧЕСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА, ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА-ЛЕДНИКИ, РЕФРИЖЕРАТОРЫ ИЛИ ОТАПЛИВАЕМЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫЕ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ СУХОПУТНЫХ ПЕРЕВОЗОК СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ



СВИДЕТЕЛЬСТВО**

Выданное в соответствии с Соглашением о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС)

1. Учреждение, выдающее свидетельство
2. Транспортное средство***
3. Регистрационный номер выданный (кем)
4. Принадлежит (кому) или эксплуатируется (кем)
5. Представлено (кем)
6. Признается в качестве****
- 6.1. с термическим(и) приспособлением(ями):
 - 6.1.1. автономным
 - 6.1.2. неавтономным
 - 6.1.3. съёмным
 - 6.1.4. несъёмным
7. На основании чего выдано свидетельство
 - 7.1. Это свидетельство выдано на основании:
 - 7.1.1. испытания транспортного средства
 - 7.1.2. соответствия транспортному средству, служащему образцом
 - 7.1.3. периодического контроля
 - 7.1.4. временных положений

* Отличительный знак страны, используемый в международном дорожном движении.
 ** Бланк свидетельства должен быть отпечатан на языке страны, которая его выдала, и на английском, французском или русском языке; рубрики должны быть пронумерованы в соответствии с приведенным выше образцом.
 *** Указать тип транспортного средства (вагон, грузовой автомобиль, прицеп, полуприцеп, контейнер и т.д.); когда транспортным средством является цистерна, предназначенная для перевозки жидких пищевых продуктов, следует добавить слово «цистерна».
 **** Вписать название или названия, указанные в добавлении 4 к настоящему приложению, и соответствующее или соответствующие опознавательные буквенные обозначения.
 ***** Ненужное вычеркнуть.

- 7.2. Если свидетельство выдано на основе испытания или со ссылкой на транспортное средство того же типа, прошедшее испытание, указать:
- 7.2.1. название испытательной станции
 - 7.2.2. характер испытаний*
 - 7.2.3. номер протокола или протоколов испытаний
 - 7.2.4. величину коэффициента К
 - 7.2.5. полезную холодопроизводительность** при наружной температуре 30°С и при температуре внутри кузова°Свт
°Свт
°Свт
8. Свидетельство действительно до
- 8.1. При условии:
- 8.1.1. что изотермический кузов и в соответствующих случаях термическое оборудование будут содержаться в исправности;
 - 8.1.2. что термическое оборудование не будет подвергаться каким-либо значительным изменениям;
 - 8.1.3. что в случае замены термического оборудования другим, последнее должно иметь равную ему или большую холодопроизводительность.
9. Составлено в 10. (дата)
- (учреждение, выдавшее свидетельство)

П Р И Л О Ж Е Н И Е 1.

ДОБАВЛЕНИЕ 4. ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ БУКВЕННЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ НА СПЕЦИАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ

<i>Транспортные средства</i>	<i>Опознавательные буквенные обозначения</i>
Изотермическое транспортное средство с нормальной изоляцией	IN
Изотермическое транспортное средство с усиленной изоляцией	IR
Транспортное средство-ледник с нормальной изоляцией класса А	RNA
Транспортное средство-ледник с усиленной изоляцией класса А	RRA
Транспортное средство-ледник с усиленной изоляцией класса В	RRB
Транспортное средство-ледник с усиленной изоляцией класса С	RRC
Транспортное средство-рефрижератор с нормальной изоляцией класса А	FNA
Транспортное средство-рефрижератор с усиленной изоляцией класса А	FRA
Транспортное средство-рефрижератор с нормальной изоляцией класса В	FNB***
Транспортное средство-рефрижератор с усиленной изоляцией класса В	FRB
Транспортное средство-рефрижератор с нормальной изоляцией класса С	FNC***
Транспортное средство-рефрижератор с усиленной изоляцией класса С	FRC
Транспортное средство-рефрижератор с нормальной изоляцией класса D	FND
Транспортное средство-рефрижератор с усиленной изоляцией класса D	FRD

* Например, изотермические свойства или эффективность термического оборудования.
 ** В случае, если холодопроизводительность измеряется в соответствии с положениями пункта 42 добавления 2 к настоящему приложению.
 *** См. временные положения в пункте 5 настоящего приложения.

<i>Транспортные средства</i>	<i>Опознавательные буквенные обозначения</i>
Транспортное средство-рефрижератор с нормальной изоляцией класса E	FNE*
Транспортное средство-рефрижератор с усиленной изоляцией класса E	FRE
Транспортное средство-рефрижератор с нормальной изоляцией класса F	FNF*
Транспортное средство-рефрижератор с усиленной изоляцией класса F	FRF
Отапливаемое транспортное средство с нормальной изоляцией класса A	CNA
Отапливаемое транспортное средство с усиленной изоляцией класса A	CRA
Отапливаемое транспортное средство с усиленной изоляцией класса B	CRB

Если транспортное средство имеет съемное или неавтономное термическое оборудование, то соответствующее или соответствующие опознавательные буквенные обозначения будут дополнены буквой X.

Помимо вышеуказанных опознавательных буквенных обозначений под ними указывается дата истечения срока действия свидетельства, выданного на транспортное средство (месяц, год), которая указана в рубрике 8 добавления 3 к настоящему приложению.

Образец:

RNA 5-1974

 5 = месяц (май) истечение срока действия свидетельства
1974 = год

П Р И Л О Ж Е Н И Е 2

ТЕМПЕРАТУРНЫЕ УСЛОВИЯ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ СОБЛЮДАТЬСЯ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ЗАМОРОЖЕННЫХ И ГЛУБОКОЗАМОРОЖЕННЫХ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ

Самая высокая температура в любой точке груза во время погрузки, перевозки и разгрузки не должна превышать величины, указанные ниже для каждого продукта. Однако, если некоторые технические операции, как, например, размораживание испарителя транспортного средства-рефрижератора, вызывают на короткий промежуток времени ограниченное повышение температуры в какой-либо части груза, допускается превышение на 3°С температур, указанных ниже для соответствующих пищевых продуктов.

Замороженные или глубоководные сливки и концентрированные фруктовые соки	- 20°С
Замороженная или глубоководная рыба	- 18°С
Любые другие глубоководные пищевые продукты	- 18°С
Замороженное масло и другие жиры	- 14°С
Замороженные субпродукты, яичные желтки, домашняя птица и дичь	- 12°С
Замороженное мясо	- 10°С
Любые другие замороженные пищевые продукты	- 10°С

* См. временные положения в пункте 5 настоящего приложения.

П Р И Л О Ж Е Н И Е 3

ТЕМПЕРАТУРНЫЕ УСЛОВИЯ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ СОБЛЮДАТЬСЯ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ НЕКОТОРЫХ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ, НЕ НАХОДЯЩИХСЯ В ЗАМОРОЖЕННОМ ИЛИ ГЛУБОКОЗАМОРОЖЕННОМ СОСТОЯНИИ

Во время перевозки температура данных пищевых продуктов не должна превышать указанные ниже температуры:

Субпродукты	+ 3°С***
Масло	+ 6°С
Дичь	+ 4°С
Молоко в цистерне (сырое или пастеризованное), предназначенное для немедленного потребления	+ 4°С***
Молоко для пищевой промышленности	+ 6°С***
Молочные продукты (йогурт, кефир, сливки и творог)	+ 4°С***
Рыба* (должна всегда перевозиться «во льду»)	+ 2°С
Готовые мясные продукты**	+ 6°С
Мясо (за исключением субпродуктов)	+ 7°С
Домашняя птица и кролики	+ 4°С

* За исключением копченой, соленой, сушеной или живой рыбы.

** За исключением продуктов в стабилизированном состоянии, достигнутом путем соления, копчения, сушки или стерилизации.

*** В принципе продолжительность перевозки не должна превышать 48 часов.

For Austria:
Pour l'Autriche :
За Австрию:

Subject to ratification¹
EUGEN F. BURESCH
28th May 1971

For the Federal Republic of Germany:
Pour la République fédérale d'Allemagne :
За Федеративную Республику Германии:

Sous réserve de ratification²
SWIDBERT SCHNIPPENKÖETTER
4.2.71
Dr. HANS THIERS
4.2.71

For France:
Pour la France :
За Францию:

Le 20 janvier 1971
FERNAND-LAURENT
Le 1^{er} mars 1971
FERNAND-LAURENT³

For Italy:
Pour l'Italie :
За Италию:

Sous réserve de ratification⁴
GIORGIO SMOQUINA
28.V.1971

¹ Sous réserve de ratification.

² Subject to ratification.

³ The agreement was first signed without reservation as to ratification by the French Plenipotentiary on 20 January 1971. The signature affixed on 1 March 1971 signifies the approval of the text of the Agreement as corrected in accordance with the decision taken by the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe at its thirtieth session (1 to 4 February 1971) — L'Accord a été initialement signé sans réserve de ratification par le plénipotentiaire français le 20 janvier 1971. La signature apposée le 1^{er} mars 1971 marque l'approbation du texte de l'Accord tel que rectifié conformément à la décision prise par le Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe à sa trentième session (1-4 février 1971).

⁴ Subject to ratification.

For Luxembourg:
Pour le Luxembourg :
За Люксембург:

Sous réserve de ratification¹
R. LOGELIN
25.5.1971

For the Netherlands:
Pour les Pays-Bas :
За Нидерланды:

MOEREL
28-V-71²

For Portugal:
Pour le Portugal :
За Португалию:

Sous réserve de ratification¹
F. DE ALCAMBAR PEREIRA
28.5.1971

For Switzerland:
Pour la Suisse :
За Швейцарию:

Sous réserve de ratification¹
JEAN HUMBERT
28 mai 1971

¹ Subject to ratification.

² The signature was affixed without reservation as to ratification but the full powers of the plenipotentiary provided for the signature of the Agreement subject to ratification — La signature a été apposée sans réserve de ratification, mais les pouvoirs du plénipotentiaire prévoyaient la signature de l'Accord sous réserve de ratification.

RESERVATIONS AND DECLARATIONS MADE UPON ACCESSION (a)

RÉSERVES ET DÉCLARATIONS FAITES LORS DE L'ADHÉSION (a)

UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS (a)

UNION DES RÉPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIÉTIQUES (a)

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

«Союз Советских Социалистических Республик не считает себя связанным положениями пунктов 2 и 3 статьи 15 Соглашения об обязательной передаче в арбитраж по требованию одной из Сторон любого спора относительно толкования или применения Соглашения

«и со следующими заявлениями:

«Союз Советских Социалистических Республик считает необходимым заявить, что положения статьи 9 Соглашения, ограничивающие круг возможных участников Соглашения, носят дискриминационный характер, и заявляет, что в соответствии с принципами суверенного равенства государств Соглашение должно быть открыто для участия всех европейских государств без какой-либо дискриминации и ограничений;

«Положения статьи 14 Соглашения, предусматривающие возможность распространения Договаривающимися Сторонами ее действия на территории, за международные отношения которых они несут ответственность, являются устаревшими и противоречат Декларации Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций о предоставлении независимости колониальным странам и народам (резолюция 1514/XV от 14 декабря 1960 г.)».

[TRANSLATION]

[TRADUCTION]

The Union of Soviet Socialist Republics does not consider itself bound by the provisions of article 15, paragraphs 2 and 3, of the Agreement relating to the mandatory submission to arbitration, at the request of one of the Parties, of any dispute concerning the interpretation or application of the Agreement.

The Union of Soviet Socialist Republics deems it necessary to state that the provisions of article 9 of the Agreement, which limit the circle of possible participants to this Agreement, are of a discriminatory character, and states that, in accordance with the principles of sovereign equality among States, the Agreement should be opened for participation by all European States without any discrimination or restriction;

L'Union des Républiques socialistes soviétiques ne se considère pas liée par les dispositions de l'article 15, paragraphes 2 et 3, de l'Accord relatives au recours obligatoire à l'arbitrage, sur la requête de l'une des Parties, pour trancher tout différend concernant l'interprétation ou l'application de l'Accord.

L'Union des Républiques socialistes soviétiques juge nécessaire de déclarer que les dispositions de l'article 9 de l'Accord, qui limitent la possibilité pour les Etats de participer à l'Accord, ont un caractère discriminatoire, et elle précise que, conformément au principe de l'égalité souveraine des Etats, l'Accord devrait être ouvert à tous les Etats européens sans discrimination ni restriction d'aucune sorte;

The provisions of article 14 of the Agreement, under which Contracting Parties may extend its applicability to territories for the international relations of which they are responsible, are outmoded and contrary to the Declaration of the United Nations General Assembly on the Granting of Independence to Colonial Countries and Peoples (resolution 1514 (XV) of 14 December 1960).¹

Les dispositions de l'article 14 de l'Accord, aux termes desquelles les Parties contractantes peuvent étendre l'application de l'Accord aux territoires dont elles assument la responsabilité des relations internationales, ne sont plus actuelles et vont à l'encontre de la Déclaration sur l'octroi de l'indépendance aux pays et aux peuples coloniaux de l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies [résolution 1514 (XV) du 14 décembre 1960]¹.

¹ United Nations, *Official Records of the General Assembly, Fifteenth Session, Supplement No. 16* (A/4684), p. 66.

¹ Nations Unies, *Documents officiels de l'Assemblée générale, quinzième session, Supplément n° 16* (A/4684), p. 70.