



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.11/2009/17
17 August 2009

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся
пищевых продуктов

Шестьдесят пятая сессия
Женева, 27-30 октября 2009 года
Пункты 5 b) и 6 предварительной повестки дня

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ПОПРАВКАМ К СОГЛАШЕНИЮ О МЕЖДУНАРОДНЫХ
ПЕРЕВОЗКАХ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ
И О СПЕЦИАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ,
ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ ДЛЯ ЭТИХ ПЕРЕВОЗОК (СПС),
И К СПРАВОЧНИКУ СПС

Новые предложения

Предложение по поправке к пункту 2 с) ii) добавления 1 к приложению 1*

Передано правительством Португалии

* Настоящий документ представляется в соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2008-2012 годы (ECE/TRANS/2008/11, пункт 2.11 а)), в котором намечается "рассмотрение предложений о внесении поправок в СПС в целях его обновления по мере необходимости".

Обоснование

В порядке удовлетворения просьбы и рекомендации совещания Подкомиссии Д2 Международного института холода (Каштелу-Бранку, Португалия, 4-5 июня 2009 года) и в целях уточнения текста по эвтектическим плитам в Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), предлагается включить нижеследующую поправку.

Предлагаемая поправка

Приложение 1, добавление 1, пункт 2 с) ii)

Заменить существующий текст

2....

с)

ii) Если речь идет о транспортных средствах-ледниках, причем образцом должно служить транспортное средство-ледник, то

- должны быть соблюдены условия, указанные в подпункте i) выше;
- внутреннее вентиляционное оборудование должно быть сопоставимым;
- источник холода должен быть идентичным; и
- запас холода на единицу внутренней поверхности должен быть большим или одинаковым;

следующим текстом

2....

с)

ii) Если речь идет о транспортных средствах-ледниках, причем образцом должно служить ~~транспортное средство-ледник~~ **либо:**

а) транспортное средство-рефрижератор, но не транспортное средство с эвтектическими плитами, то

- должны быть соблюдены условия, указанные в подпункте i) выше;
- внутреннее вентиляционное оборудование должно быть сопоставимым;
- источник холода должен быть идентичным; и
- запас холода на единицу внутренней поверхности должен быть большим или одинаковым;

либо

б) транспортное средство-рефрижератор с эвтектическими плитами, то

- **должны быть соблюдены условия, указанные в подпункте i) выше;**
- **внутреннее вентиляционное оборудование должно быть сопоставимым;**
- **источник холода должен быть идентичным;**
- **рефрижераторный блок и эвтектическая система должны быть теми же и подвергаться модификации не должны;**
- **если значение K и/или средней поверхности (S) отличается от исходного оборудования (изотермический кузов транспортного средства-ледника), то холодопроизводительность (W) серийного оборудования должна быть меньшей или равной холодопроизводительности (W) исходного оборудования (изотермический кузов транспортного средства-ледника):**

$$W_{серийное} \leq W_{исходное} \quad \text{где} \quad W = K.S.\Delta\theta$$

W - холодопроизводительность, требуемая внутри кузова, средняя поверхность которого равна **S**, необходимая для поддержания при постоянном режиме абсолютной разности $\Delta\theta$ между внутренней температурой θ_i и средней наружной температурой θ_e , когда средняя наружная температура θ_e является постоянной.

Примечание: Когда значение $\Delta\theta$ неизвестно, оно принимается равным 25°C .

Предлагаемый комментарий к Справочнику СПС:

Примеры в случае использования эвтектических плит:

Пример 1

	<i>Протокол испытания (Прототип)</i>	<i>Серийное оборудование 1</i>	<i>Серийное оборудование 2</i>
<i>Значение K</i>	<i>0,20 Вт/м²К</i>	<i>0,16 Вт/м²К</i>	<i>0,24 Вт/м²К</i>
<i>Средняя поверхность (S)</i>	<i>100 м²</i>	<i>120 м²</i>	<i>80 м²</i>
<i>Холодопроизводительность (W)</i>	<i>500 Вт</i>	<i>480 Вт</i>	<i>480 Вт</i>
<i>$\Delta\theta$</i>	<i>25°C</i>	<i>25°C</i>	<i>25°C</i>
<i>Конечное значение K</i>	<i>---</i>	<i>---</i>	<i>---</i>

Вывод 1: *Изотермический кузов площадью 120 м² (гораздо больший) обладает меньшей холодопроизводительностью, чем прототип.*

Вывод 2: *Изотермический кузов площадью 80 м² (гораздо меньший) обладает меньшей холодопроизводительностью, чем прототип.*

Пример 2

	<i>Протокол испытания (Прототип)</i>	<i>Серийное оборудование 1</i>	<i>Серийное оборудование 2</i>
<i>Значение K</i>	<i>0,20 Вт/м²К</i>	<i>---</i>	<i>---</i>
<i>Средняя поверхность (S)</i>	<i>100 м²</i>	<i>120 м²</i>	<i>80 м²</i>
<i>Холодопроизводительность (W)</i>	<i>500 Вт</i>	<i>500 Вт</i>	<i>500 Вт</i>
<i>Δθ</i>	<i>25°C</i>	<i>25°C</i>	<i>25°C</i>
<i>Конечное значение K</i>	<i>---</i>	<i>0,17</i>	<i>0,25</i>

Вывод 1: Изотермический кузов площадью 120 м² (гораздо больший) может иметь значение K равное или меньше 0,17 Вт/м²К.

Вывод 2: Изотермический кузов площадью 80 м² (гораздо меньший) может иметь значение K равное или больше 0,25 Вт/м²К.
