



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.11/2004/3
3 March 2004

Original: RUSSIAN

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по перевозкам
скоропортящихся пищевых продуктов

(Шестидесятая сессия, Женева, 2-5 ноября 2004 г.,
п. 7 повестки дня)

**ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ПОПРАВКИ К СОГЛАШЕНИЮ О МЕЖДУНАРОДНЫХ
ПЕРЕВОЗКАХ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ И
О СПЕЦИАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ,
ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ ДЛЯ ЭТИХ ПЕРЕВОЗОК (СПС)**

Представлено экспертами Российской Федерации

Примечание: Ниже секретариат приводит предложения по улучшению редакции текста Соглашения СПС на русском языке, а также обращение к Рабочей группе с просьбой о разъяснении некоторых положений Соглашения в целях его надлежащего осуществления, полученные от российской стороны.

1. Лаборатория "Перевозки скоропортящихся грузов" Всероссийского научно-исследовательского института управления на железнодорожном транспорте (ВНИИАС) является ведущим и старейшим научным подразделением по вопросам технологии перевозок скоропортящихся грузов и теплотехническим испытаниям изотермических вагонов и контейнеров.

2. Учитывая, что с 2001 года Правительство Российской Федерации назначило МПС России компетентным органом, в обязанности которого отнесен и комплекс работ, связанных с освидетельствованием изотермического подвижного состава, наша лаборатория интересуется деятельностью Рабочей группы WP.11, работающей над Соглашением о международных перевозках скоропортящихся грузов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (далее – СПС), включая и методики испытаний изотермических транспортных средств.

3. Нами был изучен текст Соглашения СПС и последняя редакция Приложения 1 к нему (документ TRANS/WP11/2003/9, далее по тексту – Документ), в котором изложены методики проведения испытаний различных изотермических транспортных средств, включая, насколько мы понимаем, контейнеры и цистерны. После внимательного прочтения хотелось бы задать ряд вопросов разъясняющего характера, а также внести ряд редакционных исправлений в Документ по ходу его изложения.

4. Нормы СПС распространяются на любые изотермические транспортные средства или только на сухопутные? Распространяются ли нормы СПС на контейнеры (изотермические, рефрижераторные, отопливаемые), транспортировка которых допускается водным транспортом?

5. Какую юридическую силу в настоящее время имеет Приложение 1 к СПС в редакции TRANS/WP11/2003/9? Можно ли считать руководящими те принципы, которые в нем изложены?

6. На стр. 2 Документа в п.1 написано: "... наличием боковых стенок толщиной не менее 45 мм, если речь идет о транспортных средствах шириной более 2,50 м". В связи с вышеизложенным хотелось бы уточнить, в случае изотермического вагона-цистерны правильно ли считать шириной, о которой идет речь, наружный диаметр котла цистерны?

7. В п.2 на стр. 3 написано: "Если такое транспортное средство имеет одно или несколько отделений, сосудов или резервуаров для холодильного агента, то эти отделения, сосуды или резервуары должны ... иметь объем, соответствующий предписаниям пункта 3.1.3 добавления 2 к приложению 1". В результате прочтения соответствующего добавления выяснено, что конкретные значения объема в п.3.1.3 добавления 2 к приложению 1 не приведены. Что имелось в виду?

8. Замечание общего редакционного характера: знак "-" писать словом "минус", чтобы знак не оставался в конце строки оторванным от числа как это произошло, например, на стр. 4 в 4-м абзаце Документа.

9. Правильно ли мы поняли из п. 4 на стр. 4, что отопливаемое транспортное средство класса В должно поддерживать температуру внутри кузова +12°C при температуре снаружи **минус 20°C** в течение по меньшей мере 12 часов? Если это так, существует ли более жесткий класс отопливаемых транспортных средств, рассчитанный на поддержание той же температуры внутри кузова (+12°C) в течение той же продолжительности (12 часов), но при расчетной температуре снаружи кузова более низкой?

10. В п.3. Добавления 1 к Приложению 1 сказано: "В случае передачи транспортного средства в другую страну, являющуюся Договаривающейся стороной СПС, к этому транспортному средству должны прилагаться следующие документы, с тем чтобы компетентный орган страны, в которой данное транспортное средство должно быть зарегистрировано или поставлено на учет, мог выдать свидетельство СПС". Под передачей понимается также и временная эксплуатация транспортного средства в пределах другой страны (например, на условиях субаренды) или только покупка этого транспортного средства другой страной с постановкой его у себя на баланс?

11. На стр. 8 Документа в п. 6 (i) сказано: "площадь внутренней поверхности кузова не должна отличаться более чем на $\pm 20\%$ ". На основании каких соображений предусмотрен

такой огромный разброс по площади? Учитывая, какое большое влияние оказывает площадь кузова (фактически являющаяся теплопередающей поверхностью) на общий коэффициент теплопередачи есть подозрения, не является ли это опечаткой. Если даже это не опечатка, считаем целесообразным ужесточить требования этого пункта. В противном случае, зачем при таком допускаемом разбросе площади кузова обеспечивать такую высокую точностью при измерении коэффициента К?

12. На каком основании в п. 6 (iii) Документа на стр. 8 для транспортного средства-рефрижератора сказано, что образцом может служить транспортное средство-рефрижератор или **полностью укомплектованное изотермическое транспортное средство, которое впоследствии будет дооснащено холодильной установкой**, а в п. 6 (iv) на стр. 9 для отопляемого транспортного средства оговорена несколько другая формулировка: "... причем образцом может служить **изотермическое** (без дополнительных оговорок в отношении оборудования, – *наше примечание*) или отопляемое транспортное средство"?

13. На стр. 10 Документа в п. 1.2 обнаружена опечатка в формуле: знак квадратного корня должен распространяться на все произведение $S_i \cdot S_e$.

14. п. 1.4. Добавления 2 к Приложению 1 на стр. 11 изложен, по нашему мнению, не совсем корректно. Дело в том, что геометрически невозможно расположить термодатчик **снаружи** кузова, имеющего форму параллелепипеда, таким образом, чтобы расстояние от него до **всех** стенок было одинаковым и равнялось 10 см. Когда дело идет о термодатчиках внутри кузова, такое возможно, но не снаружи. Поэтому мы предлагаем в дополнение к этому пункту привести схемы расстановки термодатчиков снаружи кузова по аналогии с тем, как это сделано, например, в Правилах изготовления изотермических контейнеров Российского морского Регистра судоходства.

15. В п. 1.6 на стр. 11 сказано: "Приборы для измерения температуры, защищенные от излучения...". Защиту от какого вида излучений должны иметь приборы (как мы понимаем, речь в этом пункте идет о термодатчиках)?

16. В п. 1.7 на стр. 12 сказано: "Разница между показателями теплопроизводительности или холодопроизводительности, измеряемыми в течение двух периодов продолжительностью не менее 3 часов в начале и в конце периода устойчивого состояния, при условии, что второе измерение проводится не менее чем через 6 часов после первого, должна составлять менее 3%". Равнозначно ли утверждение, что суммарное выделение энергии (ее расход), например, печами, установленными внутри порожнего кузова, в течение не менее 3 часов в начале и не менее 3 часов в конце периода устойчивого состояния должно отличаться не более чем на 3%? И правильно ли мы понимаем, что продолжительность периода в начале и в конце постоянного режима подразумевается одинаковой?

17. В п. 2.1.2 Документа на стр. 13 приведено не совсем понятное требование: "Поверхность этих теплообменников должна быть такой, чтобы при прохождении через них газа, температура которого составляет не ниже 0°C, средняя температура внутри кузова после установления постоянного режима оставалась ниже +10°C". Дело в том, что существуют нормы п. 2.1.4 на стр. 13, действующие "независимо от применяемого метода", анализируя которые несложно прийти к выводу, что средняя температура внутри кузова после установления постоянного режима (имеется в виду режим устойчивого

состояния? – *наши примечания*) при методе внутреннего охлаждения кузова может колебаться в пределах всего лишь $+6..+9^{\circ}\text{C}$. В любых других случаях не будут выполняться требования п. 2.1.4. В связи с вышеизложенным предлагаем 2-е предложение п. 2.1.2 Добавления 2 к Приложению 1 СПС изложить в следующей редакции: "Поверхность этих теплообменников должна быть такой, чтобы при прохождении через них газа, температура которого составляет не ниже 0°C , средняя температура внутри кузова после установления постоянного режима оставалась в пределах от $+6^{\circ}\text{C}$ до $+9^{\circ}\text{C}$ ".

18. Просим разъяснить требование п. 2.1.3 Документа, приведенное на стр. 13: "Количество тепла: тепловой поток, рассеиваемый вентиляторами нагревателей с электрическими реостатами, не должен превышать 1 Вт/см^2 , причем обогревательные элементы должны быть защищены кожухом с низкой теплоотдачей":

- a. Под тепловым потоком имеется ввиду теплопроизводительность?
- b. Норма 1 Вт/см^2 распространяется на см^2 теплоотдающей площади печей?
- c. Что технически подразумевалось под понятием "кожух с низкой теплоотдачей"?

19. В п. 2.1.4 опечатка: разницу температур внутри кузова и в изотермической камере целесообразно в контексте нового принятого оформления Приложения 1 к СПС привести не в градусах Цельсия, а в градусах Кельвина.

20. С какой периодичностью необходимо измерять скорость движения воздушной массы в камере? В каком минимальном количестве точек необходимо ее замерять?

21. Пункт 2.1.8 Добавления 2 к Приложению 1 предлагаю изложить в следующей формулировке: "Средняя наружная температура и средняя внутренняя температура кузова должны измеряться **равномерно во времени** не реже четырех раз в час".

22. В п. 2.2.4 Добавления 2 к Приложению 1 на стр. 15 считаем целесообразным привести схемы расстановки термодатчиков (мест измерения температуры) при определении коэффициента К у цистерн.

23. Почему при проведении испытаний на определение коэффициента К замеры температуры необходимо проводить не реже четырех раз в час; однако в п. 3.1.4, 3.3.4 и еще в некоторых местах по тексту Приложения 1 сказано, что замеры необходимо проводить не реже чем через каждые 30 мин. Предлагаем и в том и в другом случае снимать показания с одной и той же периодичностью.

24. На каком основании в п. 3.2.6 Документа на стр. 20 задан столь высокий коэффициент запаса 1,75?

25. Пункт 3.3.1 Добавления 2 к Приложению 1 на стр. 21 изложен неконкретно: "Порожнее транспортное средство помещается в изотермическую камеру, в которой поддерживается равномерная и постоянная температура **на возможно более низком уровне**". Просим разъяснить нам, какой верхний предел температуры здесь подразумевался?

26. В п. 4.1.1 на стр. 22 под "холодопроизводительностью" подразумевается максимальная холодопроизводительность?

27. Второй абзац п. 4.2.1 на стр. 22 остался нам непонятен: "В каждом случае утечка тепла измеряется только по одной средней температуре стенок до измерения холодопроизводительности. С учетом средней температуры стенок в каждой точке теплового равновесия при определении полезной холодопроизводительности вводится арифметическая поправка на основе результатов испытаний, проведенных на испытательной станции". Просим разъяснить нам механизм вычисления этой арифметической поправки и принцип ее применения.

28. На стр. 25 по тексту в русском переводе содержится лишняя буква "и" в середине листа слева.

29. Где можно ознакомиться с содержанием ISO 917, BS 3122, DIN, NEN, BS 848, ISO 5801, AMCA 210-85, DIN 24163, NFE 36101, NF X10.102, DIN 4796, ссылки на которые встречаются по тексту?
