



**Экономический  
и Социальный Совет**

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/WP.11/2007/15  
13 August 2007

RUSSIAN  
Original: FRENCH

---

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов

Шестьдесят третья сессия

Женева, 12-15 ноября 2007 года

Пункт 5 с) предварительной повестки дня

**ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ПОПРАВКИ К СПС**

Новые предложения

Испытания в целях возобновления свидетельств СПС на 12 лет

Сообщение правительства Франции

Записка секретариата

Программа работы Комитета по внутреннему транспорту на 2006-2010 годы, принятая на его шестьдесят восьмой сессии в 2006 году (ECE/TRANS/166/Add.1, пункт 2.11 а)), предусматривает, что Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов должна обеспечить согласование правил и норм, регламентирующих международную перевозку скоропортящихся пищевых продуктов, и их упрощение, в частности посредством рассмотрения предложений о внесении поправок в СПС с целью обеспечить необходимость приведения его в соответствие с современными требованиями. Этот документ представляется во исполнение указанных выше предписаний.

## Введение

1. В течение многих лет Франция выдает свидетельства СПС по завершении 20-летнего срока эксплуатации лишь по итогам контроля изотермических свойств и эффективности на официальной испытательной станции СПС.
2. Результаты этих испытаний (350 испытаний в год) позволяют сделать вывод о том, что старение этих транспортных средств составляет 5% в год, однако разброс результатов в этом плане весьма значительный (2-10% в год). Если учесть повышение средней и максимальной температуры в мире, то значение коэффициента  $K$  постоянно увеличивается. Как следствие, этот коэффициент необходимо поддерживать в течение многих лет на высоком уровне.

## Предложение

3. Решение проблемы старения кузовов могло бы заключаться в установке холодильного оборудования, имеющего высокий коэффициент надежности. Если учесть, что среднее значение коэффициента  $K$  близко к  $0,4 \text{ Вт м}^{-2} \text{ К}^{-1}$ , то мощность оборудования, установленного в таких кузовах, слишком высока. Большинство заводов-изготовителей стремятся обеспечить более высокое значение коэффициента  $K$  с использованием как можно большего количества оборудования. Именно по этой причине коэффициент  $K$  кузовов, которые изготавливаются в обычном порядке, ниже теоретического значения.
4. В большинстве европейских стран температура летом более высока по сравнению с тем, что было несколько лет назад. К тому же в большинстве стран пиковые значения температуры намного превышают исходное значение, принятое в СПС ( $+30^\circ \text{C}$ ). Поэтому риск перевозки продуктов при плохой температуре весьма высок.
5. В этой связи весьма важно производить измерение в течение всего срока эксплуатации оборудования и не ограничиваться только испытанием на проверку характеристик, которая проводится в целях возобновления свидетельств по прошествии 6 и 9 лет.
6. Таким образом, Франция предлагает в качестве одного из условий возобновления свидетельств СПС по прошествии 12 лет и больше проводить испытание на проверку изотермических свойств и эффективности в том виде, в котором оно определено в добавлении 2 к приложению 1 к СПС.

Экономические и экологические последствия предложения

7. В связи с важностью экономических последствий таких испытаний в силу расходов по проведению испытания и его продолжительности было бы разумным предписать проведение такого испытания по прошествии 12 лет.

8. Экономические последствия обусловлены:

- расходами по проведению испытания (несколько тысяч евро);
- простоем оборудования в течение испытания (несколько сот евро);
- техническим обслуживанием (дополнительных расходов не будет, поскольку это в любом случае необходимо делать);
- воздействием технического обслуживания (меньшее потребление топлива);
- воздействием на качество продукции (определить трудно).

9. Наконец, если учесть стоимость топлива и воздействие на окружающую среду, то необходимо избегать эксплуатации транспортных средств, потребляющих много топлива. Если взять транспортное средство, у которого начальный коэффициент  $K$  равен 0,35, а уровень старения составляет 5% в год (или 0,56 по истечении 12 лет), то увеличение потребления при перевозках на дальние расстояния (по данным, полученным "Трансфригорут" на основе моделирования потребления) составляет, судя по всему, более 5 000 л в год.

Пример:

		<b>K : 0,35</b>		<b>K : 0,56</b>		Разница
В целом	л.газойля/год	69 942	100,0%	75 132	100,0%	5 190
Охлаждение:	л.газойля/год	9 042	12,9%	14 232	18,9%	5 190
Перевозка:	л.газойля/год	60 900	87,1%	60 900	81,1%	0

Заключение

10. С учетом всех этих элементов предлагаемый протокол имеет целью согласовать испытания на возобновление свидетельств в Договаривающихся сторонах СПС и разработать более справедливую процедуру. Для того чтобы дать пользователям возможность адаптировать его оборудование, предлагается ограничить новую процедуру

оборудованием, изготовленным после вступления в силу настоящего протокола. Что касается существующего оборудования, то выдаваемые на них свидетельства могут возобновляться до конца его эксплуатации в соответствии с прежней процедурой.

Предлагаемая поправка

Добавление 2 к приложению 1

49. Для проверки эффективности термического оборудования каждого находящегося в эксплуатации **менее 12 лет** транспортного средства-ледника, рефрижератора или отапливаемого транспортного средства, указанного в подпунктах b) и c) пункта 1 добавления 1 к настоящему приложению, компетентные органы могут:

[...]

---