



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов

Шестьдесят шестая сессия

Женева, 9–12 ноября 2010 года

Пункт 5 а) предварительной повестки дня

Предложения по поправкам к СПС:

Предложения, по которым еще не принято решения

Испытание в целях возобновления свидетельств СПС на неавтономные транспортные средства на шесть и десять лет¹

Передано правительством Франции

Записка секретариата

Франция представила пересмотренный вариант документа ЕСЕ/TRANS/WP.11/2009/13, рассмотренного на шестьдесят пятой сессии. Внешние изменения выделены подчеркиванием.

Контекст

1. Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), подписанное в 1970 году, предусматривало вначале проведение испытания на продление действия свидетельств по истечении шести лет. Если в случае транспортных средств-ледников требования в отношении этого испытания были указаны конкретно, то в случае транспортных средств-

¹ В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на период 2010–2014 годов (ЕСЕ/TRANS/208, пункт 106; ЕСЕ/TRANS/2010/8, подпрограмма 02.11).

рефрижераторов предусмотренные ими требования носили общий характер. Испытание на проверку эффективности должно было проводиться при наружной температуре выше +15 °С.

2. В 1995 году в СПС была внесена соответствующая поправка в целях уточнения этих испытаний. Она предусматривала включение максимального предельного значения продолжительности времени понижения температуры до температуры, установленной для данного класса, равного шести часам. В 2008 году WP.11 высказалась за разработку нового протокола испытаний на понижение температуры в целях возобновления свидетельств СПС на автономные транспортные средства-рефрижераторы.

3. Однако что касается испытания на возобновление свидетельств на неавтономные транспортные средства, то требования СПС до сих пор являются весьма расплывчатыми. В 2007 году Франция представила по этому вопросу неофициальное предложение. Это предложение имеет целью включить соответствующее предписание в СПС.

Нынешняя ситуация

4. В течение многих лет возобновление свидетельства СПС во Франции производилось на основе теоретического расчета коэффициента старения камеры. С учетом изменения характеристик пенопластов этот метод больше не применяется.

5. Компетентный орган Франции в сотрудничестве с компанией "Трансфригорут Франс" и официальной испытательной станцией СПС "Семафрау" проанализировали новые протоколы испытаний более чем по 10 000 испытаний в год. Цель этого анализа заключалась в разработке надежного, простого и экономичного испытания.

Трудности, связанные с неавтономным оборудованием

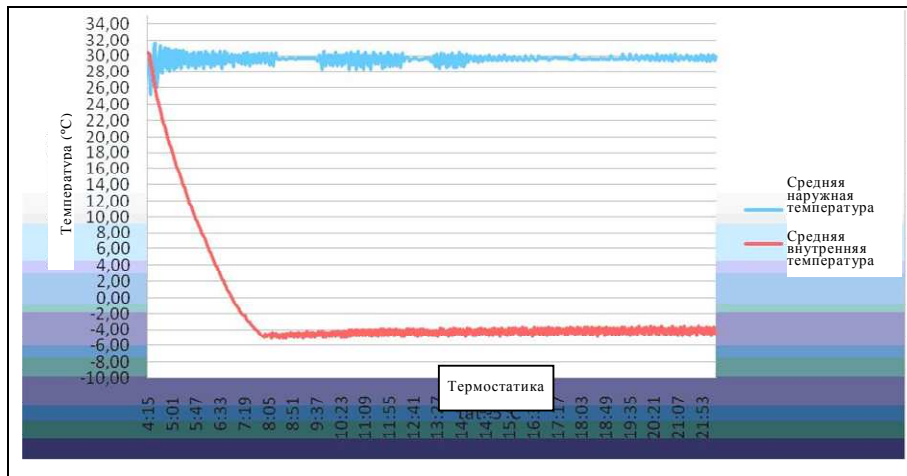
6. В большинстве случаев неавтономное оборудование используется для разгрузочных операций. Это оборудование функционирует большей частью от двигателя транспортного средства, работающего в режиме малых оборотов. В этой связи они должны обладать как существенным потенциалом снижения температуры, так и достаточным потенциалом поддержания температуры, установленной для данного класса, в режиме малых оборотов двигателя транспортного средства.

Предлагаемый протокол испытания

7. В этих условиях предлагается проверять:

- потенциал снижения температуры с использованием источника электроэнергии или двигателя транспортного средства;
- потенциал поддержания температуры ниже температуры, установленной для данного класса, в течение как минимум двух часов в режиме работы двигателя на малых оборотах с допуском 100 оборотов в минуту.

Изменение температуры в кузове во время работы неавтономной группы при средней наружной температуре $30\text{ }^{\circ}\text{C} \pm 0,5\text{ }^{\circ}\text{C}$



Пример регистрации результатов испытания на понижение температуры

Последствия испытания

Технические последствия испытания

8. Эти испытания проводятся во Франции с 2002 года. Ежегодно в соответствии с этим протоколом проводится около 5 000 испытаний неавтономных транспортных средств по прошествии шести и девяти лет эксплуатации.

9. Если техническое обслуживание транспортных средств до испытания проводилось неправильно, то 20–30% из общего числа этих транспортных средств это испытание не проходят. В случае правильного технического обслуживания испытание не проходит менее 3% этих транспортных средств. В настоящее время перед испытаниями транспортные средства подвергаются соответствующему техническому обслуживанию. Результаты этих испытаний однозначно свидетельствуют о том, что они положительно воздействуют на эксплуатационные характеристики транспортных средств. Это подтверждается результатами сопоставления их характеристик до и после технического обслуживания.

10. В общем и целом этот механизм, введенный в действие во Франции в 2002 году, позволил существенно повысить уровень эффективности транспортных средств и их технического обслуживания. Оборудование, которое не может обеспечить понижение и поддержание температуры, установленной для класса С, может быть переведено, если оно проходит испытание для класса А, в этот класс.

Экономические последствия процедуры

11. Помимо этого, снижаются как показатели экономичности этого оборудования, так и эксплуатационные издержки. Проведенные испытания свидетельствуют о гораздо более длительной продолжительности времени понижения температуры до и после технического обслуживания одного и того же транспортного средства. В случае транспортных средств, которые не обслуживаются должным образом, эта продолжительность времени понижения, а также показатели энергопотребления могут оказаться в два раза больше.

12. С учетом стоимости этого испытания в целях возобновления свидетельства на три года, которая составляет порядка 400 евро во Франции, введение в действие этой процедуры позволит обеспечить соответствующую экономию энергии и повышение эксплуатационных показателей.

Вывод

13. С учетом этих элементов предлагаемый протокол имеет целью согласовать требования СПС и разработать более справедливую процедуру.

14. Для того чтобы дать пользователям возможность адаптировать свое оборудование, предлагается распространить эти положения лишь на оборудование, изготовленное после вступления их в силу. Транспортные средства, находящиеся в эксплуатации на данный момент, могут подвергаться испытаниям в соответствии с ныне действующим протоколом до конца их срока службы.

Предлагаемая поправка

Приложение 1, добавление 2

6. [...]

6.2 Транспортные средства-рефрижераторы

iii) Неавтономные транспортные средства

Проводится проверка на предмет выяснения того, что при наружной температуре не ниже +15 °C внутренняя температура порожнего транспортного средства может поддерживаться при температуре, предусмотренной для данного класса, в течение не менее 1 часа 30 минут, если режим работы двигателя транспортного средства соответствует режиму работы на малых оборотах, установленному изготовителем (в случае применимости), с учетом допуска плюс/минус 100 оборотов в минуту.

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.

[...]