



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.11/2009/15
11 August 2009

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся
пищевых продуктов

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

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ПОПРАВКАМ К СПС

Новые предложения

Испытания в целях возобновления свидетельств СПС
для транспортных средств со сроком эксплуатации 12 лет и более *

Сообщение правительства Испании

I. Введение

1. За период, прошедший после вступления в силу Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), предельные значения коэффициента К изотермических транспортных средств с усиленной изоляцией и

* Настоящий документ представлен в соответствии с пунктом 2.11 а) программы работы Комитета по внутреннему транспорту на период 2008-2012 годов (ECE/TRANS/2008/11), в котором предусмотрено "рассмотрение предложений о внесении поправок в СПС в целях его обновления по мере необходимости".

обычных изотермических транспортных средств остались неизменными, хотя предприятия по производству изоляторов изменили структуру изоляционных материалов. Используемые до 1990-х годов жесткие полиуретановые носители изготавливались при помощи Фриона - 11, т.е. хлорфторуглерода (CFC), истощающего озоновый слой. Затем использовались полиуретаны на базе гидрохлорфторуглерода (HCFC 141 b), которые не представляя угрозы для озонового слоя, оказывают негативное воздействие на атмосферу, способствуя глобальному потеплению. В течение последних лет изоляционные материалы на базе HCFC 141 b были заменены изоляторами, получаемыми из производных пентана C 5 (главным образом циклопентана и n-пентана).

2. Следует отметить, что теплопроводность пентана примерно на 20% выше, чем у полиуретана, получаемого при помощи CFC-11, и что значения коэффициента $K = 0,28 \text{ Вт/м}^2\text{К}$ в кузове, изготовленном из Фриона - 11, такое же, как и в кузовах с аналогичной толщиной стенок, изготовленных из полиуретана на базе циклопентана, у которого значение K составляет $0,33\text{-}0,34 \text{ Вт/м}^2\text{К}$.
3. Следует также подчеркнуть, что теплопроводность как более старых, так и более новых изоляционных материалов с течением их эксплуатации изменяется, причем это подтверждается результатами исследований, проведенных на большинстве испытательных станций. Поскольку в процессе старения значение K ежегодно возрастает примерно на 5%, для сохранения надлежащей температуры при перевозках скоропортящихся пищевых продуктов необходимо использовать термическое оборудование, функционирующее со все более высоким коэффициентом надежности, для компенсации повышения теплопроводности изоляционных материалов. Старение изоляционных материалов также способствует повышению потребления топлива, требующегося для функционирования холодильных установок, что в свою очередь приводит к значительному увеличению объема выбросов CO_2 в атмосферу.
4. В течение последних лет были получены доказательства того, что во многих странах, например Испании, Португалии, Италии и Греции, температура воздуха возросла, и хорошо известно, что температура в этих странах в летнее время превышает значение внешней температуры в $+30 \text{ }^\circ\text{C}$, установленное для обеспечения надлежащей холодопроизводительности термических установок.
5. Соглашение СПС основано на проверке изотермических свойств специальных транспортных средств и на проверке эффективности термического оборудования специальных транспортных средств, используемых для перевозок скоропортящихся пищевых продуктов. Ни одна из этих двух проверок в отдельности не гарантирует ни

сохранения качества пищевых продуктов, ни ограничения объема выбросов CO₂, способствующих глобальному потеплению.

Предлагаемая поправка

6. Испания предлагает изменить пункт 29 с) добавления 2 к приложению 1, добавив в него следующий текст:

"iii) Во всех случаях в ходе проверки изотермического транспортного средства с усиленной изоляцией или обычного изотермического транспортного средства, изготовленного 12 или более лет тому назад, у которого еще не проверялись изотермические свойства, как это указано в пунктах 7-27 настоящего добавления, это транспортное средство должно направляться компетентным органом на испытательную станцию, уполномоченную производить проверку коэффициента К при помощи метода, описанного в пункте 26 настоящего добавления. Только то транспортное средство, которое успешно прошло данное испытание, может и далее эксплуатироваться в своем первоначальном классе в течение нового шестилетнего периода, причем на него должны быть нанесены надлежащие опознавательные буквенные обозначения, описанные в добавлении 4 к настоящему приложению".

Нумерация нынешнего пункта iii) изменяется на iv).

Экономические и экологические последствия предложения

7. Испытания, описанные в пункте 26 добавления 2 к приложению 1 сопряжены с меньшими затратами, чем испытания, упомянутые в пунктах 7-25 этого добавления, так как они являются менее продолжительными.

8. Кроме того, испытания специальных транспортных средств, изготовленных 12 или более лет тому назад, крайне необходимы, так как:

- a) они исключают возможность продолжения эксплуатации в перевозочных целях изотермического кузова или изотермической цистерны с несоответствующим коэффициентом К без выполнения требований Соглашения СПС;
- b) при необеспечении соответствия требованиям Соглашения СПС, как отмечается в предыдущем пункте, необходимо использовать более мощные

холодильные установки. Этого можно избежать посредством замены кузова или цистерны новым кузовом или цистерной.

9. С учетом стоимости топлива и воздействия на окружающую среду следует избегать эксплуатации транспортных средств с большим расходом топлива.

Выводы

10. Данное предложение направлено на повышение надежности перевозок скоропортящихся пищевых продуктов на основе обеспечения возможности регулирования температуры согласно предписаниям Соглашения СПС, а также на снижение уровня потребляемого топлива. Оно должно способствовать уменьшению объема выбросов CO₂ в атмосферу и, следовательно, ограничению глобального потепления климата.
