



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов

Шестьдесят девятая сессия

Женева, 8–11 октября 2013 года

Пункты 5 а) и 6 предварительной повестки дня

Предложения по поправкам к СПС:

предложения, по которым еще не приняты решения

Справочник СПС

Предложения о внесении поправок в СПС и в Справочник СПС

Представлено правительством Германии

I. Предлагаемая поправка, касающаяся приемлемых изменений в изотермических транспортных средствах

Введение

1. На шестьдесят седьмой сессии, состоявшейся в 2011 году, и шестьдесят восьмой сессии, состоявшейся в 2012 году, WP.11 рассмотрела предложения по приемлемым изменениям, касающимся изотермических транспортных средств, представленные Германией (ECE/TRANS/WP.11/2011/8 и ECE/TRANS/WP.11/2012/15). В настоящем предложении учтены результаты обсуждений, состоявшихся на этих двух сессиях WP.11, и высказанные на них замечания.

Предложение о внесении поправок в СПС

2. Новый текст, подлежащий включению в пункт 6 с) добавления 1 к приложению 1, выделен жирным шрифтом. Новый текст, добавленный после шестьдесят восьмой сессии, подчеркнут.

"с) Транспортное средство считается транспортным средством того же типа, что и транспортное средство, подвергнутое испытанию, только в том случае, если оно удовлетворяет следующим минимальным требованиям:

- i) если речь идет об изотермических транспортных средствах, для которых образцом может служить изотермическое транспортное средство, транспортное средство-ледник, транспортное средство-рефрижератор или отапливаемое транспортное средство, то
 - конструкция должна быть сопоставимой, и в частности изоляционный материал и метод изоляции должны быть идентичными;
 - площади внутренней поверхности кузова должны различаться не более чем на 20%;
 - толщина изоляционного материала должна быть не меньше толщины материала транспортного средства, которое служит образцом;
 - внутреннее оборудование должно быть идентичным или упрощенным;
 - **допустимы незначительные и ограниченные изменения добавляемого или заменяемого внутреннего и внешнего оборудования;**
 - **когда эквивалентный объем изоляционного материала всех элементов не превышает одной сотой от общего объема изоляционного материала изотермической установки; и**
 - **когда коэффициент К испытываемого транспортного средства, которое служит образцом, скорректированный путем расчета дополнительных тепловых потерь, не превышает минимального коэффициента К для транспортного средства данной категории."**

Предложение о внесении поправок в Справочник СПС

3. После комментария 2.1 к пункту 6 с) i) добавления 1 к приложению 1 включить следующий комментарий:

- "встроенное внутреннее и внешнее оборудование, упомянутое в протоколе испытания, рассматривается в качестве уменьшающего объем изоляционного материала, и сумма этих объемов может использоваться для принятия решения о любых других незначительных изменениях, независимо от их местонахождения в установке, при соблюдении одного из следующих двух условий:
 - толщина оставшегося изоляционного материала не меньше толщины материала на испытываемом транспортном средстве, которое служит образцом, в местах установки оборудования; и
 - минимальная толщина оставшегося изоляционного материала составляет по меньшей мере 20 мм; и
- число таких отверстий, как двери, люки или воздушные заслонки, должно быть одинаковым или меньшим либо может быть увеличено за счет отверстий меньших размеров при условии, что не превышаете общий периметр герметичного соединения."

II. Значения К эксплуатируемых транспортных средств: предложение о внесении поправок в пункт 2 приложения 1

Введение

4. В пункте 2 приложения 1 (и в аналогичных формулировках, содержащихся в пунктах 3 и 4) СПС указано следующее: "Коэффициент К транспортных средств-ледников классов В и С в каждом случае не должен превышать $0,40 \text{ Вт/м}^2\cdot\text{К}$ ".
5. Некоторые Договаривающиеся стороны СПС проводят испытания для определения значения К с целью возобновления свидетельств СПС по прошествии шести лет.
6. На основе данных, полученных испытательными станциями СПС и подкрепленных также различными исследовательскими материалами, уже давно установлено, что изоляция стареет в среднем на 5% в год. Это обстоятельство повсеместно признано также изготовителями изотермических кузовов.
7. Испытания на допущение типа новых кузовов дают значения К в диапазоне $0,37-0,39$ для транспортных средств классов IR или FRC, приближаясь к максимальному значению $0,4 \text{ Вт/м}^2\cdot\text{К}$. Аналогичным образом обстоит дело и с транспортными средствами класса А.
8. Что касается возможности использования протокола испытаний прототипа для запроса свидетельства СПС в отношении изотермического кузова с отклонением на $\pm 20\%$ площади внутренней поверхности стенок, то, по непроверенным данным, значения К могут быть ближе к предельным значениям, установленным для официального допущения типа, или могут превышать их. Кроме того, это испытание на определение значения К дает только базовую величину для камеры типа IR или IN. Когда после испытания камера комплектуется холодильной установкой, значение К укомплектованной камеры обычно увеличивается.
9. При учете 5-процентного годового коэффициента старения становится ясно, что содержащееся в СПС требование о том, что коэффициент К "в каждом случае не должен превышать" предельных значений, установленных для испытаний на допущение типа, не может быть выполнено. Испытания на определение значения К по прошествии шести или девяти лет позволяют получить значение К, превышающее $0,4 \text{ Вт/м}^2\cdot\text{К}$. Практическим и коммерческим следствием такого толкования служит исключение транспортного средства из классификации, его возможное обесценение и ограничение его способности перевозить замороженные продукты. Такое отсутствие гибкости отражается также на прибыли собственника транспортного средства. Кроме того, сокращение эксплуатационного цикла транспортного средства не способствует достижению поставленных целей по глобальному сокращению выбросов CO_2 , а рост производства новых автомобилей сам по себе ведет к увеличению выбросов CO_2 .
10. В этой связи одобряется проведение испытаний с понижением температуры, которые первоначально были разработаны Францией. Важно, чтобы эти испытания проводились в строгом соответствии с требованиями о минимальной и максимальной окружающей температуре. Это позволит избежать необходимости проведения испытания на определение значения К и получить практические и легко воспроизводимые доказательства того, что транспортное средство мо-

жет безопасно перевозить скоропортящиеся продукты в соответствии с требованиями СПС.

11. Важно также уделять должное внимание необходимости сохранения класса допущенного типа транспортного средства и его общего энергопотребления. Данная отрасль промышленности в течение многих лет занималась улучшением изоляционных свойств транспортных средств. Эта работа имеет высокоприоритетное значение в контексте регулирования температуры и стимулируется высоким рыночным спросом на оптимальные значения К. Тем не менее результаты, которые могут быть достигнуты благодаря сегодняшним технологиям, позволяют лишь незначительно продвинуться вперед в рамках непрерывного процесса усовершенствования продукции. Признание факта старения изоляционного материала, а также того, что значения К в долгосрочной перспективе физически не могут поддерживаться на уровне, не превышающем $K = 0,4$, – это не что иное, как констатация общеизвестной истины с учетом действующих в настоящее время нормативов, касающихся веса и габаритов прицепов, и задачи по недопущению снижения их вместимости.

Предложение

12. В пунктах 2, 3 и 4 приложения 1 исключить формулировку "в каждом случае".

13. Формулировку последнего предложения пункта 2 приложения 1 изменить следующим образом:

"Коэффициент К новых транспортных средств-ледников классов В и С должен относиться к официально допущенным изотермическим транспортным средствам типа IR."
