



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по перевозкам
скоропортящихся пищевых продуктов**

Шестьдесят девятая сессия

Женева, 7–10 октября 2014 года

Пункт 5 а) предварительной повестки дня

**Предложения по поправкам к СПС: предложения,
по которым еще не принято решения**

**Изменения в статью 1 СПС, приложение 1 к СПС,
добавления 1, 2, 3 и 4 к приложению 1 к СПС,
касающиеся внесения в СПС дополнительных
положений по классификации, контролю и
освидетельствованию, а также маркировке
специальных транспортных средств, представляющих
одновременно транспортное средство-рефрижератор и
отапливаемое транспортное средство**

Представлено Российской Федерацией

Резюме

Существо предложения:

В соответствии с приложением 1 к СПС предусмотрены четыре категории специальных транспортных средств (далее – СТС) для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов:

изотермическое транспортное средство, имеющее только термоизолированный кузов, включая двери, пол и крышу;

транспортное средство-ледник, которое помимо термоизолированного кузова, имеет источник холода, не являющийся механической или «абсорбционной» установкой;

транспортное средство-рефрижератор – то же, только при этом источник холода является механической или абсорбционной установкой;

отапливаемое транспортное средство, которое помимо термоизолированного кузова позволяет повышать и поддерживать температуру внутри кузова при более низких температурах наружного воздуха.

В реальности существует большая группа СТС, представляющих собой совмещение двух последних перечисленных категорий СПС. Для этой группы СТС в СПС недостаточно проработаны нормы и требования не только по их классификации, но и по их контролю и освидетельствованию в качестве особой категории СТС, а также соответствующей маркировке.

В целях актуализации СПС и снижения издержек предлагается ввести в СПС новую категорию СТС – транспортное средство-рефрижератор и отапливаемое.

Предлагаемое решение:

Предложить для обсуждения Рабочей группе вариант внесения изменений и дополнений в приложение 1 к СПС, добавления 1, 2, 3 и 4 к приложению 1 к СПС, касающиеся внесения в СПС дополнительных положений по классификации, контролю и освидетельствованию, а также маркировке специальных транспортных средств, представляющих одновременно транспортное средство-рефрижератор и отапливаемое транспортное средство.

Справочные документы:

Отсутствует.

Введение

1. Предусмотренные в СПС четыре категории специальных транспортных средств отражают принципиальные способы получения тепла или холода при перевозках скоропортящихся пищевых продуктов. Однако их комбинации в одном СТС отдельными категориями не описываются.

2. На практике, для перевозок СПГ получили широкое распространение транспортные средства, в которых объединены транспортное средство-рефрижератор и отапливаемое транспортное средство.

3. Такие комбинированные транспортные средства чаще всего представляют собой не просто объединение в одном кузове двух независимых установок, холодильной и обогревательной, а по сути единую холодильно-обогревательную установку с общей системой автоматики и управления.

Развитие технологий получения тепла и холода привело к появлению транспортных средств, в которых нагрев воздуха внутри грузового помещения осуществляется не

электрическими нагревательными приборами, а холодильной установкой, используемой в режиме, так называемого, обратного теплового насоса. В таких транспортных средствах становится совершенно невозможным разделить получение тепла или холода ни по используемому для этого оборудованию, ни по способу получения. Тепло и холод вырабатываются одним и тем же оборудованием и способ его получения один и тот же.

Таким образом, комбинированные транспортные средства из рефрижератора и отапливаемого представляют собой фактически новую категорию СТС, широко распространенную на практике, но не выделенную в СПС.

4. Исходя из существующей в СПС классификации СТС, комбинированные транспортные средства из рефрижератора и отапливаемого должны освидетельствоваться отдельно по двум категориям, как транспортное средство-рефрижератор и как отапливаемое транспортное средство.

Данный подход имеет ряд существенных недостатков по сравнению с введением новой специализированной категории СТС:

использование двух процедур испытаний или экспертной оценки вместо одной;

выдача двух свидетельств СПС вместо одного;

неурегулированный вопрос с использованием табличек СПС и соответствующих символьных обозначений на кузове СТС.

5. Ранее, на 69-й сессии WP.11, Российская Федерация подготовила неофициальный документ, в котором изложила свою принципиальную позицию в данном вопросе и обозначила объем и характер требуемых изменений СПС. Предложение Российской Федерации не вызвало замечаний среди присутствовавших участников WP.11, в связи с чем ей было предложено подготовить соответствующий официальный документ на 70-ю сессию WP.11.

6. В связи с вышеизложенным, Российская Федерация подготовила предложения в форме официального документа, содержащие изменения и дополнения в текст приложения 1 к СПС, добавления 1, 2, 3 и 4 к приложению 1 к СПС с целью введения новой категории СТС – транспортных средств-рефрижераторов и отапливаемых, включая их контроль и освидетельствование, а также маркировку.

За основу взята действующая на момент написания данного документа редакция СПС на русском языке с поправками, внесенными по состоянию на 23 сентября 2013 г., а также поправками, принятыми на 69-й сессии WP.11.

7. В ходе работы над представленным официальным документом следующие главы добавления 2 к приложению 1 к СПС были исключены из анализа:

глава 4, в которой речь идет о процедуре измерения полезной холодопроизводительности W_0 установки при необледеневшем испарителе, по причине ее конкретного характера и возможности использования в полной мере как для существующей категории СТС "транспортное средство-рефрижератор", так и для предлагаемой категории "транспортное средство-рефрижератор и отапливаемое";

глава 8, касающаяся холодильных установок с разными температурными режимами и многокамерных транспортных средств.

Многокамерные транспортные средства в Российской Федерации в настоящее время не эксплуатируются, российские специалисты не располагают достаточной информацией о них и методах их контроля и освидетельствования, чтобы предлагать соответствующие поправки в СПС. Предлагаем исследовать

этот вопрос соответствующим специалистам иностранных государств, в которых эксплуатируются многокамерные транспортные средства.

Предложения

8. Изменить статью 1 СПС следующим образом:

"При осуществлении международных перевозок скоропортящихся пищевых продуктов "изотермическими транспортными средствами", "ледниками", "рефрижераторами", или "отапливаемыми" или "рефрижераторами и отапливаемыми" транспортными средствами могут называться только те транспортные средства, которые удовлетворяют определениям и нормам, указанным в приложении 1 к настоящему Соглашению"

9. Добавить в приложение 1 к СПС следующий пункт:

"5. Транспортное средство-рефрижератор и отапливаемое. Изотермическое транспортное средство, имеющее индивидуальную или общую для нескольких транспортных единиц холодильную (оснащенную либо механическим компрессором, либо абсорбционным устройством и т.д.) и обогревательную (оснащенную электрическими нагревателями и т.д.), или холодильно-обогревательную установки, которые позволяют как понижать температуру T_i внутри порожнего кузова и затем постоянно поддерживать ее, так и повышать указанную температуру и затем поддерживать ее в течение по меньшей мере 12 часов на практически постоянном уровне без дополнительного поступления тепла нижеследующим образом.

Класс А: T_i может выбираться между $+12\text{ }^\circ\text{C}$ и $0\text{ }^\circ\text{C}$ включительно при средних наружных температурах от $-10\text{ }^\circ\text{C}$ до $+30\text{ }^\circ\text{C}$.

Класс В: T_i может выбираться между $+12\text{ }^\circ\text{C}$ и $0\text{ }^\circ\text{C}$ включительно при средних наружных температурах от $-20\text{ }^\circ\text{C}$ до $+30\text{ }^\circ\text{C}$.

Класс С: T_i может выбираться между $+12\text{ }^\circ\text{C}$ и $0\text{ }^\circ\text{C}$ включительно при средних наружных температурах от $-30\text{ }^\circ\text{C}$ до $+30\text{ }^\circ\text{C}$.

Класс D: T_i может выбираться между $+12\text{ }^\circ\text{C}$ и $0\text{ }^\circ\text{C}$ включительно при средних наружных температурах от $-40\text{ }^\circ\text{C}$ до $+30\text{ }^\circ\text{C}$.

Класс E: T_i может выбираться между $+12\text{ }^\circ\text{C}$ и $-10\text{ }^\circ\text{C}$ включительно при средних наружных температурах от $-10\text{ }^\circ\text{C}$ до $+30\text{ }^\circ\text{C}$.

Класс F: T_i может выбираться между $+12\text{ }^\circ\text{C}$ и $-10\text{ }^\circ\text{C}$ включительно при средних наружных температурах от $-20\text{ }^\circ\text{C}$ до $+30\text{ }^\circ\text{C}$.

Класс G: T_i может выбираться между $+12\text{ }^\circ\text{C}$ и $-10\text{ }^\circ\text{C}$ включительно при средних наружных температурах от $-30\text{ }^\circ\text{C}$ до $+30\text{ }^\circ\text{C}$.

Класс H: T_i может выбираться между $+12\text{ }^\circ\text{C}$ и $-10\text{ }^\circ\text{C}$ включительно при средних наружных температурах от $-40\text{ }^\circ\text{C}$ до $+30\text{ }^\circ\text{C}$.

Класс I: T_i может выбираться между $+12\text{ }^\circ\text{C}$ и $-20\text{ }^\circ\text{C}$ включительно при средних наружных температурах от $-10\text{ }^\circ\text{C}$ до $+30\text{ }^\circ\text{C}$.

Класс J: T_i может выбираться между $+12\text{ }^\circ\text{C}$ и $-20\text{ }^\circ\text{C}$ включительно при средних наружных температурах от $-20\text{ }^\circ\text{C}$ до $+30\text{ }^\circ\text{C}$.

Класс K: T_i может выбираться между $+12\text{ }^\circ\text{C}$ и $-20\text{ }^\circ\text{C}$ включительно при средних наружных температурах от $-30\text{ }^\circ\text{C}$ до $+30\text{ }^\circ\text{C}$.

Класс L: T_i может выбираться между +12 °C и -20 °C включительно при средних наружных температурах от -40 °C до +30 °C.

Коэффициент K транспортных средств классов B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L не должен превышать 0,40 Вт/(м²·К).

Мощность обогревательной или холодильно-обогревательной установок в режиме обогрева должна соответствовать положениям пунктов 3.4.1-3.4.5 добавления 2 к приложению 1."

10. Изменить название добавления 1 к приложению 1 к СПС следующим образом:

"Положения, касающиеся контроля соответствия нормам изотермических транспортных средств, транспортных средств-ледников, транспортных средств-рефрижераторов, ~~и~~ отопливаемых транспортных средств или транспортных средств-рефрижераторов и отопливаемых"

11. Пункт 5 добавления 1 к приложению 1 к СПС изменить следующим образом:

"На изотермических кузовах "изотермических транспортных средств", "транспортных средств-ледников", "транспортных средств-рефрижераторов", ~~и~~ "отопливаемых транспортных средств" и "транспортных средств-рефрижераторов и отопливаемых" ..." (далее по тексту)

12. Первый абзац (до перечисления) пункта 6 с) i) добавления 1 к приложению 1 к СПС изложить следующим образом:

"если речь идет об изотермических транспортных средствах, причем образцом может служить изотермическое транспортное средство, транспортное средство-ледник, транспортное средство-рефрижератор, ~~и~~ отопливаемое транспортное средство или транспортное средство-рефрижератор и отопливаемое, то..."

13. Дополнить пункт 6 с) добавления 1 к приложению 1 к СПС следующим подпунктом:

" *v) a) если речь идет о транспортных средствах-рефрижераторах и отопливаемых, для которых образцом служит транспортное средство-рефрижератор и отопливаемое, то*

- *должны быть соблюдены условия, указанные в подпункте i) выше;*

и

- *полезная холодопроизводительность холодильной или холодильно-обогревательной установки на единицу внутренней поверхности при тех же температурных условиях должна быть большей или одинаковой;*

- *источник тепла должен быть идентичным; и*

- *мощность отопительного оборудования на единицу внутренней поверхности должна быть большей или одинаковой;*

или

b) если речь идет о транспортных средствах-рефрижераторах и отопливаемых, для которых образцом служит изотермическое транспортное средство, которое является полностью комплектным, за исключением холодильной, обогревательной или холодильно-обогревательной установок, которые будут установлены впоследствии. Полученное таким образом отверстие при измерении коэффициента K заполняется плотно прилегающим уплотнительным щитом соответствующим по общей толщине и изотермическому типу щиту, которым оборудована передняя стенка, то

- должны быть соблюдены условия, указанные в подпункте i) выше;

и

- полезная холодопроизводительность холодильной или холодильно-обогревательной установки, которой оборудовано изотермическое транспортное средство, служащее в качестве образца, должна соответствовать величине, указанной в пункте 3.4.7 добавления 2 к приложению 1;

- источник тепла должен быть идентичным; и

- мощность обогревательного оборудования на единицу внутренней поверхности должна быть большей или одинаковой."

14. Дополнить добавление 2 к приложению 1 к СПС подразделом 3.4:

"3.4 Транспортные средства-рефрижераторы и отапливаемые

Метод испытания

3.4.1 Испытание проводится в два этапа. На первом этапе определяется эффективность холодильного оборудования холодильной или холодильно-обогревательной установки, на втором – отопительного устройства.

3.4.2 На первом этапе испытание проводится в условиях, указанных в пунктах 3.1.1 и 3.1.2 настоящего добавления, на втором этапе – в условиях, указанных в пунктах 3.3.1 и 3.3.2 настоящего добавления.

Процедура испытания

3.4.3 Основные требования к процедуре первого этапа испытания изложены в пунктах 3.2.2 и 3.2.3 настоящего добавления, второго этапа – в пунктах 3.3.3 и 3.3.4 настоящего добавления.

3.4.4 Второй этап испытания может быть начат сразу после окончания первого этапа без демонтажа измерительного оборудования.

3.4.5 Испытание на каждом этапе продолжается в течение 12 часов после того, как:

a) на первом этапе – средняя внутренняя температура кузова достигла нижнего предела, установленного для данного класса транспортных средств;

b) на втором этапе – разница между средней внутренней температурой кузова и средней наружной температурой достигла величины, соответствующей условиям, установленным для данного класса транспортных средств. Для новых транспортных средств вышеуказанная разница температур увеличивается на 35 процентов.

Критерии приемлемости

3.4.6 Результаты испытания считаются удовлетворительными, если:

a) на первом этапе – холодильная или холодильно-обогревательная установка может обеспечить поддержание в течение 12 часов режима предусмотренной температуры для данного класса транспортных средств, причем период автоматического размораживания холодильной или холодильно-обогревательной установки не принимается во внимание;

b) на втором этапе – отопительное устройство может обеспечить поддержание в течение 12 часов предусмотренной для данного класса транспортных средств разницы температур.

3.4.7 Если холодильное оборудование холодильной или холодильно-обогревательной установки со всеми приспособлениями прошло отдельно испытание для определения его полезной холодопроизводительности при предусмотренной заданной температуре и получило положительную оценку компетентного органа, то данное транспортное средство может считаться прошедшим первый этап испытания без проведения каких-либо испытаний эффективности при условии, что полезная холодопроизводительность данного оборудования будет выше потерь тепла в постоянном режиме через стенки кузова для рассматриваемого класса транспортных средств, умноженных на коэффициент 1,75.

3.4.8 Если холодильная машина в холодильной или холодильно-обогревательной установке заменяется машиной иного типа, то компетентный орган может:

a) либо потребовать, чтобы транспортное средство было подвергнуто измерениям и контролю, предусмотренным первым этапом испытаний и указанным в соответствующих положениях пунктов 3.4.1–3.4.5 настоящего добавления;

b) либо удостовериться в том, что полезная холодопроизводительность новой холодильной машины при температуре, предусмотренной для данного класса транспортных средств, равна или выше полезной холодопроизводительности замененной машины;

c) либо удостовериться в том, что полезная холодопроизводительность новой холодильной машины удовлетворяет положениям пункта 3.4.7 настоящего добавления."

15. Изложить первый абзац (с перечислениями) раздела 6 добавления 2 к приложению 1 к СПС следующим образом:

"Для проверки эффективности термического оборудования каждого находящегося в эксплуатации транспортного средства-ледника, рефрижератора, ~~или~~ ~~отопливаемого~~ транспортного средства или транспортного средства-рефрижератора и отопливаемого, указанного в подпунктах b) и c) пункта 1 добавления 1 к настоящему приложению, компетентные органы могут:

- либо применять методы, описанные в разделах 3.1, 3.2, ~~и~~ 3.3 и 3.4 настоящего добавления;
- либо назначить экспертов, уполномоченных применять подробные предписания, указанные в разделах 5.1 и 5.2 настоящего добавления, когда это применимо, а также нижеследующие положения."

16. Вставить после подраздела 6.3 добавления 2 к приложению 1 к СПС следующий подраздел:

"6.4 Транспортные средства-рефрижераторы и отопливаемые

Проверка проводится в два этапа:

i) На первом этапе проводится проверка на предмет выяснения того, что при наружной температуре не менее +15 °С внутренняя температура порожнего транспортного средства может быть доведена в течение максимального периода (в минутах) до температуры, предусмотренной для данного класса транспортного

средства, как это предписано в таблице в пункте 6.2 настоящего добавления.

Внутренняя температура порожнего транспортного средства предварительно должна быть доведена до внешней температуры.

- ii) На втором этапе проводится проверка на предмет выяснения возможности достижения и поддержания в течение не менее 12 часов предусмотренной в настоящем приложении разницы между внутренней температурой транспортного средства и наружной температурой, определяющей класс, к которому относится транспортное средство (22 К для классов А, Е и I, 32 К для классов В, F и J, 42 К для классов С, G и K, 52 К для классов D, H и L).

Если результаты являются приемлемыми, то эти транспортные средства могут оставаться в эксплуатации в качестве транспортных средств-рефрижераторов и отапливаемых в первоначально установленном классе на новый период не более трех лет."

Изменить нумерацию подразделов 6.4 и 6.5 в существующей редакции добавления 2 к приложению 1 к СПС на 6.5 и 6.6, соответственно.

17. В подразделе 6.5 существующей редакции добавления 2 к приложению 1 к СПС (подраздел 6.6 в измененной редакции) везде по тексту при перечислении категорий специальных транспортных средств добавить «транспортное средство-рефрижератор и отапливаемое», а при перечислении подразделов "3.1, 3.2 и 3.3" изменить редакцию на "3.1, 3.2, 3.3 и 3.4".

18. Первый абзац раздела 7 добавления 2 к приложению 1 к СПС изложить в следующей измененной редакции:

"Протокол испытания надлежащего типа в зависимости от испытуемого транспортного средства заполняется для каждого испытания в соответствии с одним из приведенных ниже образцов 1-1012."

19. Раздел 7 добавления 2 к приложению 1 к СПС добавить соответствующими протоколами испытаний и экспертных проверок транспортных средств-рефрижераторов и отапливаемых с изменением нумерации существующих образцов протоколов. Образцы протоколов испытаний и экспертных проверок транспортных средств-рефрижераторов и отапливаемых приведены в приложении к настоящему документу.

20. Подзаголовок добавления 3 к приложению 1 к СПС изложить в измененной редакции: **"Бланк свидетельства, выдаваемого на изотермические транспортные средства, транспортные средства-ледники, транспортные средства-рефрижераторы, ~~или~~—отапливаемые транспортные средства или транспортные средства-рефрижераторы и отапливаемые, предназначенные для международных сухопутных перевозок скоропортящихся пищевых продуктов".**

21. Изменить образец бланка свидетельства СПС, добавив в шапку документа категорию "РЕФРИЖЕРАТОР И ОТАПЛИВАЕМОЕ", поместив ее между "РЕФРИЖЕРАТОР" и "С РАЗНЫМИ ТЕМПЕРАТУРНЫМИ РЕЖИМАМИ".

22. Дополнить таблицу в добавлении 4 к приложению 1 к СПС следующими строками:

<i>"Транспортное средство</i>	<i>Опознавательное бук- венное обозначение</i>
...	...
<u>Транспортное средство-рефрижератор и отопляемое с нормальной изоляцией класса А</u>	<u>BNA</u>
<u>Транспортное средство-рефрижератор и отопляемое с усиленной изоляцией класса А</u>	<u>BRA</u>
<u>Транспортное средство-рефрижератор и отопляемое с усиленной изоляцией класса В</u>	<u>BRB</u>
<u>Транспортное средство-рефрижератор и отопляемое с усиленной изоляцией класса С</u>	<u>BRC</u>
<u>Транспортное средство-рефрижератор и отопляемое с усиленной изоляцией класса D</u>	<u>BRD</u>
<u>Транспортное средство-рефрижератор и отопляемое с усиленной изоляцией класса E</u>	<u>BRE</u>
<u>Транспортное средство-рефрижератор и отопляемое с усиленной изоляцией класса F</u>	<u>BRF</u>
<u>Транспортное средство-рефрижератор и отопляемое с усиленной изоляцией класса G</u>	<u>BRG</u>
<u>Транспортное средство-рефрижератор и отопляемое с усиленной изоляцией класса H</u>	<u>BRH</u>
<u>Транспортное средство-рефрижератор и отопляемое с усиленной изоляцией класса I</u>	<u>BRI</u>
<u>Транспортное средство-рефрижератор и отопляемое с усиленной изоляцией класса J</u>	<u>BRJ</u>
<u>Транспортное средство-рефрижератор и отопляемое с усиленной изоляцией класса K</u>	<u>BRK</u>
<u>Транспортное средство-рефрижератор и отопляемое с усиленной изоляцией класса L</u>	<u>BRL"</u>

23. Изменить редакцию раздела 2 добавления 4 к приложению 1 к СПС следующим образом:

"2. Для транспортного средства-рефрижератора и транспортного средства-рефрижератора и отопляемого:

- 2.1 *Когда компрессор приводится в действие двигателем транспортного средства;*
- 2.2 *Когда сама холодильная или холодильно-обогревательная установка или ее часть, которая предотвращает ее функционирование, являются съёмными"*

(далее по тексту)

Обоснование

24. Введение новой категории СТС – транспортного средства-рефрижератора и отопляемого – соответствует основным заявленным целям СПС:

сохранение качества скоропортящихся пищевых продуктов во время их перевозки;

развитие торговли скоропортящимися пищевыми продуктами.

В приложении 3 к СПС приведен перечень охлажденных пищевых продуктов, подавляющее большинство которых, с одной стороны, имеют ограничение на высокие температуры (требуют охлаждения при температурах наружного воздуха выше определенных значений), с другой стороны, не допускают замораживания (требуют обогрева при температурах наружного воздуха ниже определенных значений, обычно отрицательных).

Учитывая возможные колебания температур наружного воздуха и климатографию государств-участников СПС, использование комбинированных транспортных средств-рефрижераторов и отопляемых становится не только очевидным с точки зрения повышения универсальности используемых СТС (возможности использования их для перевозок любых СПГ в любые периоды года), но и *необходимым* для сохранения качества и безопасности ряда перевозимых грузов.

С другой стороны, введение отдельной категории транспортного средства-рефрижератора и отопляемого снижает совокупные издержки на перевозку СПГ вследствие уменьшения общего количества процедур освидетельствования таких СТС и уменьшения времени нахождения СТС под этими процедурами (непроизводительный простой). Уменьшение транспортной составляющей в этом случае становится дополнительным стимулом для развития торговли скоропортящимися пищевыми продуктами, в том числе международной.

25. Введение новой категории СТС – транспортного средства-рефрижератора и отопляемого – соответствует реализации основных вытекающих из обозначенных целей задач СПС:

классификации существующих специальных транспортных средств, способствующих правильному их выбору для перевозки тех или иных скоропортящихся пищевых продуктов (введение категории транспортных средств-рефрижераторов и отопляемых способствует их выбору для перевозки ряда охлажденных грузов в определенных климатических условиях);

разработке процедур и совершенствованию методов контроля и освидетельствования СТС при вводе в эксплуатации и в процессе эксплуатации (введение указанной категории СТС, процедур и методов их контроля и освидетельствования значительно уменьшают объем требуемых работ в сравнении с нынешним положением);

обеспечению равных условий на рынке (введение указанной категории СТС уравнивает их с СТС других существующих категорий).

26. Предлагаемая новая категория СТС уже введена в ряде национальных и международных документов. Производство таких комбинированных транспортных средств (рефрижератора и отопляемого) давно налажено серийно и имеет значительную долю на рынке.

Так, в Правилах изготовления контейнеров Российского морского Регистра судоходства, являющегося актуализацией требований международных морских регистров для Российской Федерации, существует категория рефрижераторного и отопляемого контейнера со следующим определением: "рефрижераторный и

отапливаемый контейнер – изотермический контейнер, имеющий холодильную установку или расходуемый хладоноситель и отопительную установку".

Массовое серийное производство СТС предлагаемой в данном документе категории легко увидеть на основании анализа выпускаемой продукции крупнейшими производителями холодильно-отопительного оборудования транспортных средств, компаний Carrier Transicold, Thermo King, Starcool и др. В Российской Федерации на железнодорожном транспорте транспортные средства-рефрижераторы и отапливаемые занимают подавляющее большинство эксплуатируемых в настоящее время транспортных единиц.

27. Полное соответствие предложения Российской Федерации о введении новой категории транспортных средств-рефрижераторов и отапливаемых целям и задачам СПС, а также реальному положению дел со структурой глобального парка СТС является, по мнению Российской Федерации, достаточным обоснованием предлагаемым решениям.

Издержки

28. Дополнительные издержки отсутствуют. Нормы и требования к контролю и освидетельствованию транспортных средств-рефрижераторов и отапливаемых базируются на нормах и требованиях для транспортных средств-рефрижераторов и отапливаемых транспортных средств, которые уже содержатся в СПС. Не понадобится вводить никаких дополнительных требований к испытательным станциям СПС или экспертам.

Напротив, введение категории специальных транспортных средств-рефрижераторов и отапливаемых позволит снизить совокупные издержки по контролю и освидетельствованию подобных транспортных средств.

Практическая осуществимость

29. Предлагаемые изменения лишь создают лучшие условия для реализации основных целей и задач СПС без дополнительных издержек и необходимости введения переходного периода.

Возможность обеспечения применения

30. Не предвидится никаких проблем с испытаниями и экспертными проверками транспортных средств-рефрижераторов и отапливаемых. Все процедуры, методы и нормы контроля аналогичны приведенным в СПС для транспортных средств-рефрижераторов и отапливаемых транспортных средств. Предусмотрено и соответствие классов транспортных средств-рефрижераторов и отапливаемых имеющимся в СПС классам транспортных средств-рефрижераторов и отапливаемых транспортных средств.

Приложение А – Образец №7 протокола испытания (добавленный)

ОБРАЗЕЦ № 7

Часть 3

Проверка эффективности оборудования для охлаждения и обогрева транспортных средств-рефрижераторов и отопляемых на станции, уполномоченной проводить испытания, в соответствии с подразделом 3.4 добавления 2 к приложению 1 к СПС

Холодильные машины:

привод независимый/зависимый/работающий от магистрали¹
 съемные/несъемные холодильные машины¹
 изготовитель
 тип, серийный номер
 год изготовления
 вид и количество холодильного агента
 полезная холодопроизводительность при наружной температуре +30 °С и внутренней температуре, указанная изготовителем:
 0 °С Вт
 -10 °С Вт
 -20 °С Вт

Компрессор:

марка тип.....
 привод: электрический/термический/гидравлический¹
 описание
 марка тип мощность кВт при об/мин
 конденсатор и испаритель
 мотор вентилятора(ов): марка тип
 количество..... мощность кВт при об/мин

Оборудование для обогрева:

описание
 привод независимый/зависимый, работающий от магистрали¹
 съемное/несъемное оборудование для обогрева¹
 изготовитель
 тип, серийный номер
 год изготовления
 место установки
 общая поверхность теплообмена м²
 полезная мощность, указанная изготовителем кВт

Приспособления для внутренней вентиляции:

описание (число приспособлений и т.д.)
 мощность электрических вентиляторов Вт
 расход м³/ч
 размер трубопроводов: поперечное сечение м², длина м

ОБРАЗЕЦ № 7 (продолжение)

Автоматические устройства:

марка тип

размораживатель (при наличии)

термостат

реле низкого давления ВР

реле высокого давления НР

предохранительный клапан

другие устройства

Средняя температура в начале испытания:

внутри °C ± К

снаружи °C ± К

точка росы испытательной камеры² °C ± К

Мощность системы внутреннего обогрева..... Вт

Дата и время закрытия дверей и отверстий транспортного средства

Записи средних температур внутри и снаружи кузова и/или кривая изменения этих температур в зависимости от времени

Время между началом испытания и моментом, когда средняя температура внутри кузова достигла предписанного уровня ч

В случае необходимости указать среднюю мощность оборудования для обогрева, необходимую для сохранения во время испытания предписанной разности³ внутренней и наружной температур кузова⁴ Вт

Замечания:

Исходя из приведенных выше результатов испытания, транспортное средство может признаваться пригодным на основании свидетельства, выданного в соответствии с добавлением 3 к приложению 1 к СПС и действительного в течение не более шести лет; транспортное средство в этом случае имеет опознавательное буквенное обозначение

Однако использование этого протокола испытания в качестве свидетельства официального утверждения типа транспортного средства в соответствии с пунктом 6 а) добавления 1 к приложению 1 к СПС возможно только в течение не более шести лет, т.е. до

Составлен в: Ответственный за испытание

Дата:

¹ *Неужное вычеркнуть.*

² *Только для холодильного оборудования.*

³ *Для новых транспортных средств увеличить на 35%.*

⁴ *Только для обогревательного оборудования.*

Приложение Б – Образец №11 протокола испытания (добавленный)

ОБРАЗЕЦ № 11

Часть 3

Проверка эффективности оборудования для охлаждения и обогрева транспортных средств-рефрижераторов и отопляемых, находящихся в эксплуатации, проведенная экспертами вне испытательной станции в соответствии с подразделом 6.4 добавления 2 к приложению 1 к СПС

Испытание проведено на основании протокола № от ,
выданного станцией, уполномоченной проводить испытания/экспертом
(фамилия, адрес).....

Холодильные машины:

изготовитель
тип, серийный номер
год изготовления
описание
полезная холодопроизводительность, указанная изготовителем, при наружной
температуре +30 °С и внутренней температуре:
0 °С Вт
-10 °С Вт
-20 °С Вт

Вид холодильного агента и его количество кг

Тип оборудования для обогрева:

описание
изготовитель
тип, серийный номер
год изготовления
расположение
общая поверхность теплообмена м²
полезная мощность, указанная изготовителем кВт

Приспособления для внутренней вентиляции:

описание (число приспособлений и т.д.)
мощность электрических вентиляторов Вт
расход м³/ч
размер трубопроводов: поперечное сечение м², длина м

ОБРАЗЕЦ № 11 (продолжение)

Состояние холодильной машины, оборудования для обогрева и приспособлений
для внутренней вентиляции

Достигнутая внутренняя температура °C
при наружной температуре °C
и при относительной продолжительности времени работы %
время работы ч

Проверка работы термостата

Замечания:

Исходя из приведенных выше результатов испытаний, транспортное средство может признаваться пригодным на основании свидетельства, выданного в соответствии с добавлением 3 к приложению 1 к СПС и действительного в течение не более трех лет; транспортное средство в этом случае имеет опознавательное буквенное обозначение

Составлен в: Ответственный за испытание

Дата:
