



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.11/2009/13
14 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 а) предварительной повестки дня

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО ПОПРАВКАМ К СОГЛАШЕНИЮ О МЕЖДУНАРОДНЫХ
ПЕРЕВОЗКАХ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ И О СПЕЦИАЛЬНЫХ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ ДЛЯ ЭТИХ ПЕРЕВОЗОК

Предложения, по которым еще не принято решения

Испытание в целях возобновления свидетельств СПС на неавтономные транспортные
средства на шесть и девять лет*

Передано правительством Франции

Контекст

1. Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС),

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

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

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 Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов (WP.11) высказалась за разработку нового протокола испытаний на понижение температуры в целях возобновления свидетельств СПС на автономные транспортные средства-рефрижераторы.

3. Вместе с тем, что касается испытания на возобновление свидетельств на неавтономные транспортные средства, требования СПС до сих пор носят весьма неконкретный характер. 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.



Проверка на эффективность транспортного средства в испытательном центре



Проверка оборудования специалистами

Трудности, связанные с неавтономным оборудованием

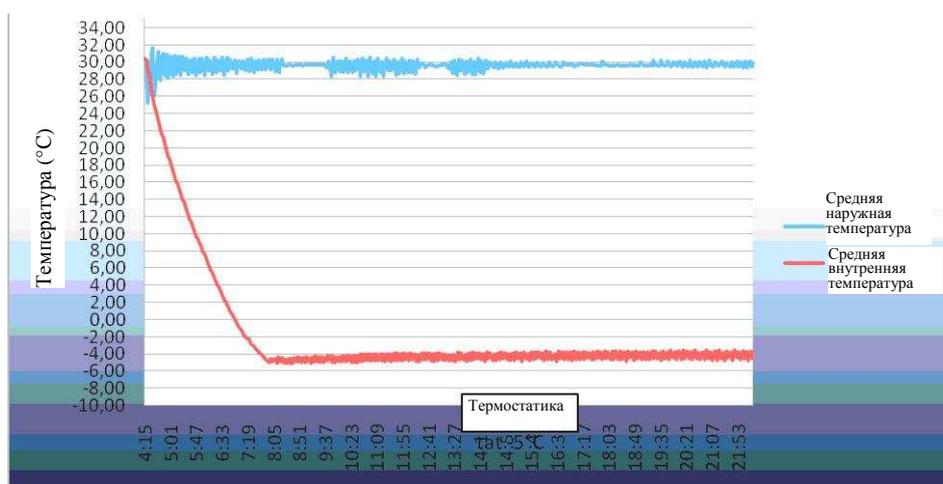
6. В большинстве случаев неавтономное оборудование используется для разгрузочных операций. Это оборудование функционирует большей частью от двигателя транспортного средства, работающего в режиме малых оборотов. В этой связи они должны обладать как существенным потенциалом снижения температуры, так и 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 $30^{\circ}\text{C} \pm 0,5^{\circ}\text{C}$



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, что 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 сложности 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)

49. [...]

b) Транспортные средства-рефрижераторы

ii) **Неавтономные**

Проводится проверка на предмет выяснения того, что при наружной температуре не менее + 15°C внутренняя температура порожнего транспортного средства может поддерживаться при температуре, предусмотренной для данного класса, в течение не менее двух часов, если режим работы двигателя транспортного средства соответствует режиму работы на малых оборотах, установленному заводом-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.

[...]
