



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов

Шестьдесят девятая сессия

Женева, 8–11 октября 2013 года

Пункт 5 а) предварительной повестки дня

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

Два предложения о внесении поправок в СПС

Представлено правительством Нидерландов

I. Предложение об испытании и допущении термического оборудования транспортных средств-ледников, работающего на сжиженном газе, отдельно от изотермического кузова, на котором оно будет использоваться

Резюме

Существо предложения:	Формально испытание термического оборудования транспортных средств-ледников, работающего на сжиженном газе, отдельно от изотермического кузова в СПС не предусмотрено. Однако нет смысла отказываться от преимуществ отдельного испытания этого оборудования.
Предлагаемое решение:	Включение новых положений.
Справочные документы:	ECE/TRANS/WP.11/2011/15, INF.3 (шестьдесят седьмая сессия)

Введение

1. В основе СПС лежит принцип испытания и допущения транспортных средств. Транспортное средство состоит из термического оборудования и изотермического кузова, на котором оно должно использоваться. В пункте 3.2.6 добавления 2 к приложению 1 предусмотрено исключение для термического оборудования холодильной установки, которое может испытываться и допускаться отдельно от изотермического кузова.

2. С технической точки зрения термическое оборудование транспортных средств-ледников, работающее на сжиженном газе, тоже может испытываться и допускаться отдельно. Однако в разделе 3.1 добавления 2 к приложению 1, касающемся транспортных средств-ледников, этого делать не разрешается, так же как и в случае холодильных машин, упомянутых в пунктах 3.2.6 и 3.2.7.

Предложение

3. Включить новые пункты 3.1.7 и 3.1.8 следующего содержания:

"3.1.7 Если холодильная установка, упомянутая в пункте 3.1.3 с), со всеми приспособлениями прошла отдельно испытание, предусмотренное в разделе 4 настоящего добавления, для определения ее полезной холодопроизводительности при предусмотренной заданной температуре и получила положительную оценку компетентного органа, то данное транспортное средство может считаться транспортным средством-ледником. Полезная холодопроизводительность данной установки выше потерь тепла в постоянном режиме через стенки кузова для рассматриваемого класса транспортных средств, умноженных на коэффициент 1,75. Вместимость сосудов, содержащих хладагент, должна быть скорректирована с учетом коэффициента 1,75.

3.1.8 Если холодильная установка заменяется машиной иного типа, то компетентный орган может:

а) либо потребовать, чтобы транспортное средство было подвергнуто измерениям и контролю, предусмотренным в пунктах 3.1.3–3.1.5;

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

с) либо удостовериться в том, что полезная холодопроизводительность новой холодильной установки удовлетворяет положениям пункта 3.1.7".

Обоснование

4. Никаких технических аргументов, в силу которых нельзя испытывать холодильные установки, работающие на сжиженном газе, отдельно от изотермического кузова, не существует. Холодопроизводительность связана с истечением газа в грузовом отделении для системы непосредственного впрыска топлива или с холодопроизводительностью испарителя и регулятора в непрямых системах.

5. В частности, не прямые системы становятся все более популярными благодаря бесшумной работе, отсутствию прямого загрязнения и малому весу. Невозможность отдельного испытания и допущения влечет за собой испытание каждого типа оборудования, попадающего на рынок.

6. В процедуре испытания термического оборудования транспортных средств-ледников, работающего на сжиженном газе, предусмотренной в пункте 3.1.3 с), охарактеризована фаза охлаждения, за которой следует фаза равновесия между теплообменом через стенки с дополнительной тепловой нагрузкой, эквивалентной 35% теплообмена через стенки, и холодопроизводительностью термической установки. Фаза равновесия должна длиться в течение не менее 12 часов, когда "хладагент" (сжиженный газ) не должен "пополняться" (восполняться) (см. последний абзац пункта 3.1.3 с)). Вывод сводится к тому, что вместимость сосуда(ов), содержащего(их) сжиженный газ, должна быть достаточной для непрерывной работы в течение 12 часов.

7. Для обеспечения последовательности вместимость сосудов, предназначенных для хладагента (сжиженного газа), необходимо увеличить, если коэффициент безопасности, равный 1,75, для отдельно испытываемых термических установок используется вместо значения 35% дополнительной тепловой нагрузки при испытании в сочетании с конкретным изотермическим кузовом. Вопрос о том, можно ли на практике обеспечить соблюдение обязательства о непрерывной работе в течение 12 часов для каждой части индивидуального оборудования, в принципе является темой отдельной дискуссии.

Издержки:	Издержки будут уменьшены.
Практическая осуществимость:	Никаких проблем не предвидится. Переходного периода не требуется.
Возможность обеспечения исполнения:	Никаких проблем не предвидится.

II. Предложение о внесении поправок в СПС в отношении допущения кузовов с гибкими стенками

Резюме

Существо предложения:	Положения СПС недостаточно точны для того, чтобы предотвратить допущение изотермических кузовов с гибкими стенками. На шестьдесят восьмой сессии WP.11 выразила мнение о том, что допущения таких кузовов не предусматриваются.
Предлагаемое решение:	Изменение формулировки для предотвращения допущения.
Справочный документ:	ECE/TRANS/WP.11/2012/3.

Введение

8. В отношении изотермических кузовов с гибкими стенками, называемых также "кузовами с брезентовым покрытием", выдаются свидетельства о допущении типа и свидетельства о допущении СПС. В документе ECE/TRANS/WP.11/2012/3 Нидерланды запросили мнение WP.11 о том, следует ли разрешить допущение кузовов с гибкими стенками. По мнению WP.11, эти кузова для допущения не предназначены (см. ECE/TRANS/WP.11/226, пункт 34).

Предложение 1

9. В пункт 1 приложения 1 включить слово "жестких" (новая формулировка выделена курсивом с подчеркиванием):

"Изотермическое транспортное средство. Транспортное средство, кузов которого состоит из *жестких* термоизолирующих стенок, включая двери, пол и крышу, позволяющих...".

Предложение 2

10. В приложение 1 включить новый пункт 5:

"5. Переходные меры

5.1 Изотермические кузова с гибкими стенками, впервые введенные в эксплуатацию до вступления в силу поправки к пункту 1 приложения 1 (xx-xx-xxxx), могут по-прежнему использоваться для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов соответствующей классификации до истечения срока действия свидетельства о допущении СПС. Срок действия свидетельства СПС не продлевается".

Обоснование

11. В пункте 1 приложения 1 стенки конкретно не определяются в качестве гибких или жестких. Поэтому некоторыми испытательными станциями/органами по официальному утверждению его положения истолковываются так, что использование гибких стенок или изотермических боковин съемного верха не запрещается.

12. Гибкие стенки могут создавать проблемы в плане обеспечения герметичности кузова во время движения и ограничивать срок эксплуатации изоляционного материала стенок из-за повреждений, неустойчивости (раскачивания при перевозке) и смещения во время погрузки/разгрузки.

13. Поскольку в СПС не содержится достаточно четких положений, которые не допускали бы такого толкования, пользователям таких изотермических кузовов следует разрешить списать это оборудование и предоставить достаточное время для его замены на новое.

14. По этой причине предлагаются переходные положения.

Издержки:	Низкие; пользователи должны будут заблаговременно списать оборудование, однако им будет разрешено пользоваться им в течение определенного времени для облегчения процесса списания. При повседневной эксплуатации боковины складного верха кузова склонны к износу и разрывам, что в любом случае ограничивает срок эксплуатации оборудования.
Практическая осуществимость:	Никаких проблем не предвидится.
Возможность обеспечения исполнения:	Точная формулировка предотвратит вероятность такого толкования и повысит возможность обеспечения соблюдения.
