



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по перевозкам
скоропортящихся пищевых продуктов****Семьдесят четвертая сессия**

Женева, 8–12 октября 2018 года

Пункт 6 а) предварительной повестки дня

Предложения по поправкам к СПС:**предложения, по которым еще не приняты решения****Поправки к приложению 1, добавление 2, пункт 3.2.6,
и приложению 1, добавление 3****Передано правительством Соединенного Королевства****Введение**

1. В настоящее время в СПС не предусмотрено требований в отношении расхода воздуха, несмотря на то, что вторичный хладагент имеет важнейшее значение для безопасной перевозки скоропортящихся грузов в транспортных средствах-рефрижераторах.

2. Согласно существующему тексту, измерение расхода воздуха представляется факультативным. Приложение 1, добавление 2, пункт 4.3.4 iii)), первое предложение сформулировано следующим образом:

«Для измерения расхода воздуха, рассеиваемого вентиляторами испарителя в холодильной установке, должны использоваться методы, позволяющие измерить общий объем подачи воздуха».

3. Предложение Соединенного Королевства (ECE/TRANS/WP.11/2012/5), предусматривающее изменение положений об измерении расхода воздуха, было представлено на шестьдесят восьмой сессии. Оно не было принято, поскольку проверка значений расхода воздуха, указанных изготовителями, не предусмотрена. Для разработки пересмотренного предложения в следующем году было предложено создать рабочую группу.

4. Соединенное Королевство представило неофициальный документ (INF.5) для обсуждения на шестьдесят девятой сессии WP.11, и ему было предложено сформировать неофициальную рабочую группу.

5. Делегация Соединенного Королевства затем представила рабочий документ (ECE/TRANS/WP.11/2014/15, часть А), который был принят на семидесятой сессии WP.11.



6. 17 сентября 2015 года правительство Финляндии высказало возражение в отношении предложенной поправки к пункту 2.3.6 добавления 2 к приложению 1 (C.N.481.2015.TREATIES-X1.B.22) (предложение по требованиям к расходу воздуха, 60-кратный воздухообмен). Возражение касалось только этого предложения и не затрагивало других.

7. На совещании Подкомиссии CERTE в этом году Соединенное Королевство представило измененное предложение, которое не было утверждено для представления WP.11, однако Подкомиссия предложила нам изменить первоначальное предложение.

Предлагаемые поправки

8. Мы предлагаем изменить текст положений и добавить примечание следующим образом.

В конце пункта 3.2.6 добавить следующий абзац:

«Расход воздуха, указанный в протоколе испытания транспортного средства-рефрижератора, должен соответствовать^{1, 2 или 3} следующему:

$$V_L \geq 60 \cdot V \text{ в м}^3/\text{ч},$$

где

V – объем свободного пространства в м³;

V_L – расход воздуха.

Для системы подачи воздуха предусматривается компенсация любого снижения расхода воздуха, обусловленного внутренним оборудованием, в частности воздуховодами и обмерзанием поверхности испарителя(ей)».

9. В случае принятия сноски 3 свидетельство СПС необходимо будет дополнить новым разделом ниже в добавлении 3 к приложению 1.

«7.2.6 XX воздухообменов в час».

10. XX – количество воздухообменов в час, рассчитываемое путем деления общего расхода воздуха, рассеиваемого вентиляторами испарителя, на общий внутренний объем установки.

Последствия

11. Положительный эффект будет заключаться в повышении качества и безопасности пищевых продуктов. Финансовые последствия для отрасли будут состоять в дополнительных расходах на измерение расхода воздуха в тех случаях, когда оно не проводилось.

12. Установленный расход потока для вторичных хладагентов позволит обеспечить соответствие всех продуктов в грузовом отделении требованиям приложений 2 и 3.

13. Вместе с тем результат измерения расхода воздуха необходимо указывать в протоколе испытания установки; таким образом, в настоящее время, как представляется, наблюдается некоторая непоследовательность.

¹ Для допущения прицепов с расходом воздуха ниже предусмотренного требованиями пункта 3.2.6 могут применяться многосторонние и двусторонние соглашения.

² Для допущения прицепов, имеющих свидетельство СПС, с расходом воздуха ниже предусмотренного требованиями пункта 3.2.6 могут применяться многосторонние и двусторонние соглашения.

³ Для допущения прицепов, имеющих свидетельство СПС, с расходом воздуха ниже предусмотренного требованиями пункта 3.2.6 могут применяться многосторонние и двусторонние соглашения; это должно быть указано в свидетельстве СПС.