



---

## **Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по перевозкам  
скоропортящихся пищевых продуктов**

**Шестьдесят седьмая сессия**

Женева, 25–28 октября 2011 года

Пункт 5 а) предварительной повестки дня

**Предложения по поправкам к СПС:**

**Предложения, по которым еще не приняты решения**

### **Испытание в целях возобновления свидетельств СПС на неавтономные транспортные средства на 6 и 9 лет<sup>1</sup>**

#### **Сообщение правительства Франции**

##### **Контекст**

1. Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), подписанное в 1970 году, вначале предусматривало 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 °С.

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.

---

<sup>1</sup> В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на период 2010–2014 годов (ECE/TRANS/208, пункт 106; ECE/TRANS/2010/8, подпрограмма 02.11).

3. Вместе с тем в случае испытаний на возобновление свидетельств на неавтономные транспортные средства требования СПС до сих пор носят весьма общий характер. В 2007 году Франция представила неофициальное предложение по этому вопросу. Это предложение имеет целью включить соответствующее предписание в СПС.

4. После неофициального сообщения, переданного в 2008 году, Франция внесла официальное предложение в 2009 году и затем в 2010 году. В это предложение последовательно вносились поправки в 2010 году в соответствии с замечаниями различных членов WP.11 и в 2011 году в соответствии с мнением Комиссии CERTE испытательных станций МИХ.

### Нынешняя ситуация

5. В течение многих лет возобновление свидетельства СПС во Франции производилось на основе теоретического расчета коэффициента старения камеры. После изменения характеристик пенопластов этот метод не применяется.

6. Компетентный орган Франции в сотрудничестве с компанией "Трансфригорут Франс" и официальной испытательной станцией СПС "Семафруа" 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*

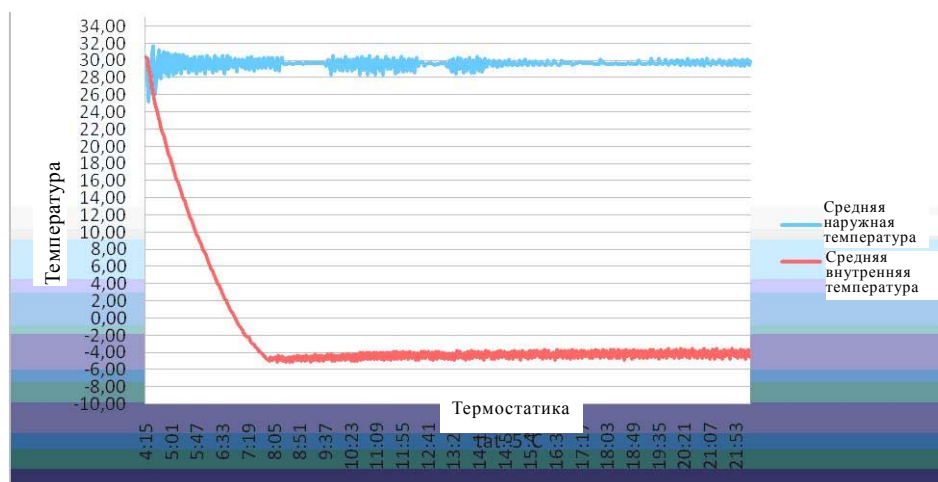
### **Трудности, связанные с неавтономным оборудованием**

7. 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**

8. 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 одного часа тридцати минут после стабилизации 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 $30\text{ }^{\circ}\text{C} \pm 0,5\text{ }^{\circ}\text{C}$



*Пример регистрации результатов испытания на понижение температуры*

## Последствия испытания

### Технические последствия испытания

9. 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.

10. 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 испытаний однозначно свидетельствуют о том, что такое обслуживание положительно влияет на эксплуатационные характеристики транспортных средств, и это подтверждается результатами сопоставления их характеристик до и после технического обслуживания.

11. 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

12. 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 транс-

портного средства. В случае транспортных средств, которые не обслуживаются должным образом, эта продолжительность времени понижения, а также показатели энергопотребления могут оказаться в два раза больше.

13. С учетом стоимости испытания на возобновление 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**

14. С учетом этих элементов предлагаемый протокол имеет целью согласовать требования СПС и разработать более справедливую процедуру.

15. 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

6. [...]

### **6.2 Транспортные средства-рефрижераторы**

#### **Автономные транспортные средства**

Производится проверка на предмет выяснения того, что при наружной температуре [...] [...] на новый период не более трех лет.

#### **Неавтономные транспортные средства**

**Производится проверка на предмет выяснения того, что при наружной температуре не ниже +15 °C внутренняя температура порожнего транспортного средства может поддерживаться при температуре, предусмотренной для данного класса, в течение не менее одного часа тридцати минут после снижения температуры и стабилизации, если режим работы двигателя транспортного средства соответствует режиму работы на малых оборотах, установленному заводом-изготовителем (в случае применимости), с учетом допуска в 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.

ii) Переходные положения [...]