



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов

Шестьдесят восьмая сессия

Женева, 22–25 октября 2012 года

Пункт 5 а) предварительной повестки дня

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

Документ с изложением позиции относительно значений К транспортных средств, находящихся в эксплуатации

Передано "Трансфригорут интернэшнл" (ТИ)

1. В пункте 2 приложения 1 (и в аналогичных формулировках, содержащихся в пунктах 3 и 4) СПС содержится следующая фраза: "Коэффициент К транспортных средств-ледников классов В и С в каждом случае не должен превышать $0,40 \text{ Вт/м}^2 \cdot \text{К}$ ".
2. Некоторые Договаривающиеся стороны СПС проводят испытания для определения значения К с целью возобновления свидетельств СПС по прошествии шести лет. ТИ не поддерживает практику проведения испытаний для определения значения К по прошествии шести или девяти лет, за исключением цистерн. МИХ уже высказывал возражения против этой практики, и ТИ полностью поддерживает его позицию.
3. На основе данных, полученных испытательными станциями СПС, уже давно установлено, что изоляция стареет в среднем на 5% в год. Это также повсеместно признано изготовителями изотермических кузовов.
4. Испытания на допущение типа новых кузовов дают значения К в диапазоне 0,37–0,39 для транспортных средств классов IR или FRC, приближаясь к максимальному значению $0,4 \text{ Вт/м}^2 \cdot \text{К}$. Аналогичным образом обстоит дело и с транспортными средствами класса А.

5. Что касается возможности использования протокола испытаний прототипа для запроса свидетельства СПС в отношении изотермического кузова с отклонением $\pm 20\%$ на внутренней поверхности стенок, то, по непроверенным данным, значения К могут быть ближе к предельным значениям, установленным для официального утверждения типа, или превышать их.
6. При добавлении 5-процентного годового коэффициента старения становится ясно, что содержащееся в СПС требование о том, что коэффициент К "в каждом случае не должен превышать" предельных значений, установленных для испытаний на допущение типа, не может быть выполнено. Испытания для определения значения К по прошествии шести или девяти лет позволят получить значение К, превышающее $0,4 \text{ Вт/м}^2 \cdot \text{К}$. Практическим и коммерческим следствием такого толкования станет исключение транспортного средства из классификации, его возможное обесценение и ограничение его способности перевозить замороженные продукты. Такое отсутствие гибкости отразится также на прибыли собственника транспортного средства.
7. В этой связи ТИ полностью одобряет проведение испытаний с понижением температуры, которые первоначально были разработаны Францией и будут введены в 2013 году. Важно, чтобы эти испытания проводились в строгом соответствии с требованиями о минимальной и максимальной окружающей температуре. Это позволит избежать необходимости проведения испытания для определения значения К и получить практичные и легко воспроизводимые доказательства того, что транспортное средство может безопасно перевозить скоропортящиеся продукты в соответствии с требованиями СПС.
8. С учетом нынешней политической ситуации важно также уделять должное внимание необходимости сохранения класса допущенного типа транспортного средства и его общего энергопотребления.
9. ТИ настоятельно рекомендует WP.11 принять этот важный принцип.
10. В ходе предлагаемого пересмотра приложения 1 к СПС, в котором ТИ было предложено принять участие, ТИ будет добиваться отмены формулировки "в каждом случае не должен", содержащейся в пунктах 2, 3 и 4 приложения 1. В качестве одной из предлагаемых формулировок пункта 2 можно было бы использовать следующую формулировку: "Коэффициент К новых транспортных средств-ледников классов В и С должен относиться к официально утвержденным изотермическим транспортным средствам типа IR".