



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся
пищевых продуктов**

Семьдесят третья сессия

Женева, 10–13 октября 2017 года

Пункт 5 b) повестки дня

**Предложения по поправкам к СПС:
новые предложения**

Предложение о внесении поправки в пункт 6.2 добавления 2 к приложению 1, касающееся процедуры испытания эффективности находящихся в эксплуатации автономных транспортных средств с мультитемпературным режимом

Передано правительством Франции

Резюме

Существо предложения: В 2013 году в СПС были внесены изменения в целях включения в его текст положений о многокамерных транспортных средствах с мультитемпературным режимом. В ходе обсуждения в 2016 году подавляющее большинство участников высказалось в пользу метода испытания, подходящего для мультитемпературных транспортных средств с реверсивным режимом камер.

Это предложение включает элементы предложения, внесенного в 2016 году Нидерландами, которые были несколько скорректированы по форме для удобства восприятия.

Предлагаемое решение: Внести поправки в добавление 2 к приложению 1.

Справочные документы: ECE/TRANS/WP.11/2016/21



Введение

1. В 2013 году в СПС были внесены изменения в целях включения в его текст положений о многокамерных транспортных средствах с мультитемпературным режимом.
2. За прошедшие годы Франция представила метод испытаний для мульти-температурных транспортных средств с реверсивным режимом, основанный на методе испытаний автономных транспортных средств-рефрижераторов с монотемпературным режимом, с тем чтобы дополнить это испытание простым испытанием реверсивного режима камер, тем самым уменьшив продолжительность испытания, сохранив при этом его адекватность.
3. В 2016 году предложение Франции, в котором были учтены предыдущие технические замечания, было представлено Рабочей группе. Одновременно с этим Нидерланды представили проект поправки, с технической точки зрения имеющей такие же последствия. Представитель Франции согласился голосовать по предложению, содержащемуся в приложении 3 к документу ECE/TRANS/WP.11/2016/21, а не по предложению Франции, поскольку этот текст был подготовлен неофициальной рабочей группой под руководством представителя Нидерландов. В ходе голосования по этому предложению девять государств (Дания, Италия, Марокко, Польша, Португалия, Соединенное Королевство, Финляндия, Франция и Чешская Республика) высказались за его принятие и одна страна (Германия) – против. Представитель Германии пояснил, что он не может голосовать за это предложение, поскольку рабочая группа не достигла договоренности по вопросу о маркировке.
4. С учетом единодушной поддержки принятия технических положений предложения, содержащегося в приложении 3 к документу ECE/TRANS/WP.11/2016/21, которое было составлено Нидерландами, и его сходства с первоначальным предложением Франции, последняя хотела бы внести эту поправку, которая включает элементы предложения Нидерландов в несколько видоизмененной форме для удобства восприятия.

I. Предложение

5. Предлагаемая процедура является аналогичной той, которая используется для транспортных средств с монотемпературным режимом с добавлением дополнительных испытаний реверсивного режима камер, при которых можно менять температуру разных камер.
6. В его основу положено приложение 3 документа ECE/TRANS/WP.11/2016/21, составленного Нидерландами, который Франция одобрила в 2016 году, с некоторыми редакционными поправками.

II. Поправки

7. Включить в пункт 6.2 добавления 2 к приложению 1 новый подпункт iii) следующего содержания (только для транспортных средств-рефрижераторов):

«iii) Многокамерные транспортные средства

Испытание, предусмотренное в пункте i), проводится одновременно для всех камер. В ходе этих испытаний разделяющие стенки, если они являются съемными, располагают таким образом, чтобы объемы камер соответствовали требуемой максимальной холодопроизводительности.

Измерения производят до тех пор, пока самая высокая температура, измеренная одним из двух датчиков, расположенных внутри каждой из камер, не будет соответствовать температуре для данного класса.

Для многокамерных транспортных средств, у которых температура камеры может быть изменена, затем проводится дополнительное испытание реверсивного режима:

Температура камер выбирается таким образом, чтобы в ходе испытания она, по возможности, была для смежных камер различной. Отдельные камеры доводят до нужной температуры данного класса ($-20\text{ }^{\circ}\text{C}$), в то время как для других она должна составлять $0\text{ }^{\circ}\text{C}$. После того как указанные значения будут достигнуты, температурные условия для каждой камеры должны быть изменены на обратные – $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$ для камер с температурой $0\text{ }^{\circ}\text{C}$ и $0\text{ }^{\circ}\text{C}$ для камер с температурой $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$.

Необходимо убедиться в том, что в камерах при $0\text{ }^{\circ}\text{C}$ имеет место правильная регулировка температуры на уровне $0,0\text{ }^{\circ}\text{C} \pm 3\text{ }^{\circ}\text{C}$ в течение как минимум 10 минут, в то время как в других камерах температура поддерживается на уровне $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$. Затем заданные значения всех камер меняются на обратные, после чего проводится аналогичная проверка.

В случае транспортных средств, оснащенных функцией подогрева, испытания должны начаться после испытаний эффективности при температуре $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$. Без открытия дверей камеры, заданные значения которых были установлены на уровне $0\text{ }^{\circ}\text{C}$, подвергаются подогреву, в то время как для других камер температура поддерживается на уровне $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$. После выполнения проверки заданные значения камер меняются на обратные. Ограничения по времени для проведения этих испытаний не предусмотрены.

Для транспортных средств, не оснащенных функцией подогрева, допускается открытие дверей камер для более быстрого повышения температуры камер, о которых идет речь.

Транспортное средство считают соответствующим установленным требованиям, если:

- для каждой камеры температура класса достигается в течение времени, указанного в таблице подпункта i). Для определения этого времени выбирают самую низкую среднюю наружную температуру, зарегистрированную между двумя сериями измерений, выполненных с помощью двух внешних датчиков; и
- дополнительные испытания, указанные в подразделе iii), в соответствующих случаях, признаются удовлетворительными.»

III. Обоснование

| | |
|---------------------------|---|
| Расходы | Затраты на проведение этого испытания весьма близки к затратам на испытание транспортного средства с монотемпературным режимом, хотя и немного превышают их, так как при его проведении требуется большее число датчиков и более продолжительное время для установки аппаратуры и снятия показаний. |
| Осуществимость | Настоящее предложение основано на методе испытаний автономных транспортных средств с монотемпературным режимом. Им предусматривается лишь метод испытания реверсивного режима камер, что позволяет ограничить продолжительность испытания, сохранив при этом его адекватность. |
| Экологические последствия | Будет получен значительный выигрыш в плане воздействия на окружающую среду, так как такое испытание может стать обязательным, что приведет к повышению эффективности эксплуатации оборудования. |

Обеспечение при-
менения:
