|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | | ECE/TRANS/WP.11/2018/15 | |
| _unlogo | | **Экономический  и Социальный Совет** | | Distr.: General  24 July 2018  Russian  Original: English |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся  
пищевых продуктов**

**Семьдесят четвертая сессия**Женева, 8–12 октября 2018 года  
Пункт 5 f) предварительной повестки дня  
**Статус и осуществление Соглашения  
о международных перевозках скоропортящихся  
пищевых продуктов и о специальных  
транспортных средствах, предназначенных  
для этих перевозок (СПС):  
толкование СПС**

Предлагаемая поправка к пункту 6.5 добавления 2  
к приложению 1: испытание на охлаждение,  
измерение наружной температуры

Передано правительством Финляндии

Введение

1. Проверка эффективности термического оборудования транспортных средств, находящихся в эксплуатации и изготовленных в период после 2 января 2012 года, осуществляется на основе таблицы, приведенной в пункте 6.2 i) добавлении 2 к приложению 1. В таблице в максимально возможной степени учтен тот физический факт, что с ростом наружной температуры эффективность механических холодильных установок снижается, а тепловой поток через стенки увеличивается.

2. В соответствии с пунктом 6.5 наружную температуру во время испытания измеряют не менее чем в двух точках, а «окончательные показания считывают в самой теплой точке внутри кузова и в самой холодной точке снаружи».

3. Вместе с тем не ясно, какой именно смысл в этом контексте вкладывается в слова «окончательные показания… в самой холодной точке снаружи»:

a) Cледует ли считать показания снятыми в самой холодной точке снаружи, когда внутренняя температура достигла температуры класса (например, –20 °C)? Либо

b) Показания следует ли считать снятыми в самой холодной точке снаружи в течение всего испытания на охлаждение? Либо

с) Речь идет, возможно, о средней наружной температуре во время испытания на охлаждение?

4. В ходе испытания на охлаждение различие между случаями а) и b) может составлять несколько K. Например, для класса FRC каждый K соответствует 10 минутам допустимого времени охлаждения. Вывод о том, выдержало транспортное средство испытание или нет, будет зависеть от толкования слов «окончательные показания». Случай с), очевидно, является промежуточным между а) и b), но нынешний текст СПС вынуждает выбирать между вариантами а) или b).

5. При оптимальном сценарии наружная температура оставалась бы неизменной, но это можно обеспечить только в испытательной камере с регулируемым температурным режимом. Кроме того, если испытание проводится на открытом воздухе, то температурные колебания в ходе испытания могут достигать нескольких K.

6. В Финляндии и, вероятно, в ряде других стран по крайней мере в холодное время года испытания на охлаждение проводят в помещениях, где температура воздуха может быть доведена до +15° C или выше. Однако испытания проводятся не в климатических камерах, и в ходе испытания на охлаждение наружная температура, как правило, возрастает в результате тепловой нагрузки от холодильной установки. В зависимости от конструкции испытательной площадки рост температуры может достигать почти 10 K и практически во всех случаях составляет по крайней мере несколько K.

7. Кроме того, необходимо четко определить местоположение наружных точек измерения. В существующем тексте определены лишь минимальные расстояния от наружной стенки кузова и воздухозаборника конденсатора. Если максимальные расстояния не определены, то датчики могут быть размещены таким образом, что их показания не будут отражать реальные температурные условия, в которые помещено испытуемое транспортное средство.

8. Цель этого предложения состоит в том, чтобы сделать результаты испытаний на охлаждение и условия испытательных площадок более сопоставимыми и справедливыми для операторов.

9. Это предложение не затрагивает те испытания на охлаждение, которые проводятся в стабильных условиях окружающей среды. Предлагаемый метод измерения и регистрации температуры окружающей среды применяется также к транспортным средствам, изготовленным до 2 января 2012 года, с учетом того, что для них требуемый период охлаждения всегда составляет шесть часов.

10. В переходном периоде и поправках к образцам протоколов испытаний нет необходимости.

Издержки

11. Дополнительных издержек не ожидается. Четкая процедура дает меньше поводов для разногласий и в долгосрочном плане позволит также снизить затраты.

Экологические последствия

12. Последствия для окружающей среды отсутствуют.

Текст предложения

13. Предлагается внести поправки в последние два предложения пункта 6.5 добавления 2 к приложению 1:

«Для измерения наружной температуры кузова (Te) по крайней мере две точки измерения температуры должны находиться на расстоянии не менее 10 см от наружной стенки кузова и не менее 20 см от воздухозаборника конденсатора.

Окончательные показания считывают в самой теплой точке внутри кузова и в самой холодной точке снаружи».

Их следует изменить следующим образом:

«Для измерения наружной температуры кузова (Te) по крайней мере две точки измерения температуры должны находиться на расстоянии не менее 10 см  
**и не более 20 см** от наружной стенки кузова и не менее 20 см **и не более 50 см** от воздухозаборника конденсатора.

Окончательные показания считывают в самой теплой точке внутри кузова  
~~и в самой холодной точке снаружи~~, **а снаружи кузова используют среднее арифметическое всех показаний температуры, снятых в точках измерения во время испытания на охлаждение с его начала до момента достижения температуры для данного класса**».