



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.11/2000/9
10 August 2000

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по перевозкам

скоропортящихся пищевых продуктов

(Женева, 30 октября – 2 ноября 2000 года)

Замечание по пункту 29 добавления 2 к приложению 1

Передано экспертом из Дании

Обоснование

Один из весьма противоречивых вопросов, который подробно обсуждался в Женеве и в Подкомиссии D2 МИХ, связан с возобновлением допуска для находящихся в эксплуатации изотермических транспортных средств с усиленной изоляцией, исходя из значений коэффициентов старения.

Испытательные станции располагают довольно большим объемом информации о характере старения изотермических материалов, создаваемых главным образом на основе пенопласта, полученного из полиуретановой пены, обработанной по технологиям R11 и R141b. Однако, несмотря на наличие на испытательных станциях этого относительно широко распространенного опыта, возникает вполне обоснованное мнение о том, что в течение первых девяти лет эксплуатации ежегодные темпы старения материала составляют, по-видимому, приблизительно 5%. Следовательно, для шести лет эксплуатации расчетный коэффициент составляет 1,30, а для девяти лет – 1,45.

В странах, в которых используются коэффициенты старения, первоначальный коэффициент K умножается на величину реального расчетного коэффициента и на основании полученного результата делается вывод о возможности возобновления допуска транспортного средства на период в три года без предъявления требования о проведении туннельного испытания.

Расчет коэффициентов старения в качестве одного из методов решения вопроса о возобновлении допуска, по-видимому, представляет большой интерес, однако в этом случае необходимо, чтобы значения коэффициентов имели предварительный характер, часто корректировались и изменялись с учетом нового опыта, получаемого в области использования пены и пенообразующих веществ.

Отмечаются существенные расхождения во мнениях относительно предельного значения рассчитываемого "коэффициента K ". Должна ли идти речь о предельном значении для класса изотермических транспортных средств с усиленной изоляцией $0,40 \text{ Вт/м}^2\text{К}$ или в данном случае следует использовать более высокое значение, применяемое исключительно для целей возобновления допуска.

Некоторые страны считают необходимым оставить предельное значение в $0,40 \text{ Вт/м}^2\text{К}$, в то время как другие выступают за более прагматичный подход, в соответствии с которым более высокое значение коэффициента K допустимо на практике путем использования предельного значения, получаемого при применении метода охлаждения транспортного средства в течение шести часов, предусмотренного в пункте 49 b) добавления 2 к приложению 1.

Это испытание, основанное на постепенном охлаждении транспортного средства, будет по-прежнему проводиться в обязательном порядке в качестве эффективного инструмента, позволяющего выявить неисправное термическое оборудование и транспортные средства, получавшие неудовлетворительное техническое обслуживание.

Общее впечатление таково, что большинство стран поддерживает идею применения коэффициентов старения при условии, что их предельное расчетное значение будет превышать $0,40$. Неоднократно упоминалось предельное значение в $0,54$, которое могло бы быть вполне приемлемым, поскольку позволяет возобновить допуск для шестилетнего транспортного средства без проведения туннельного испытания при первоначальном значении коэффициента K $0,40$ ($0,40 \times 1,30 = 0,52$), но исключает такую возможность для транспортных средств, эксплуатируемых в течение девяти лет ($0,40 \times 1,45 = 0,58$). В случае шестилетнего транспортного средства для возобновления допуска к

эксплуатации первоначальное значение коэффициента K должно быть равно 0,37 или составлять меньшую величину и, таким образом, конкретно указывать покупателям на то, что в отношении транспортных средств с неудовлетворительной изоляцией может быть предъявлено требование пройти туннельное испытание после девяти лет их эксплуатации.

Однако, соглашаясь с тем, что годовой коэффициент старения составляет 5%, мы возобновляем допуск для шестилетнего транспортного средства при коэффициенте старения для транспортного средства после девяти лет эксплуатации, равном 1,45, поскольку данный коэффициент будет иметь такое значение за день до даты следующего возобновления допуска к эксплуатации транспортного средства. В случае девятилетнего транспортного средства мы возобновляем допуск транспортного средства, эксплуатируемого в течение 12 лет, т.е. коэффициент равен 1,60, предполагая, что темпы старения в 5% действительны и для транспортных средств этого возраста. Такой подход не должен вызывать особой озабоченности, поскольку процесс старения изоляционного материала со временем замедляется.

Разумеется, возникает вопрос о том, приведет ли использование на практике расчетного предельного значения 0,54 для транспортных средств, находящихся в эксплуатации, к увеличению так называемого коэффициента безопасности для транспортных средств-рефрижераторов, как об этом говорится в пункте 41 добавления 2 к приложению 1.

В настоящее время возможность увеличения этого коэффициента с существующего значения в 1,75 до 2,25–2,50 обсуждается в связи с другими вопросами, однако в данном случае речь явно идет об аргументе иного рода.

В случае признания того факта, что темпы старения составляют 5%, холодопроизводительность, определенная в соответствии с пунктом 38 добавления 2 к приложению 1, при дополнительной теплопроизводительности в 35% явно недостаточна для возобновления допуска, поскольку в данном случае коэффициент безопасности будет равен всего лишь 1,35. Поэтому необходимо ввести требование о том, чтобы получающее возобновленный допуск транспортное средство по меньшей мере соответствовало требованиям пункта 41 добавления 2 к приложению 1 (коэффициент безопасности равен 1,75).

В целях обеспечения безопасной перевозки было бы целесообразно рассматривать наличие дополнительной производительности в 35% в качестве минимального условия, которому должно отвечать транспортное средство за один день до даты возобновления его допуска. Не вдаваясь в подробности, можно сказать, что такие вышеупомянутые

факторы, как применение для шестилетних транспортных средств коэффициента старения, принятого для транспортных средств, эксплуатируемых в течение девяти лет, а для девятилетних транспортных средств – коэффициента старения для транспортных средств, эксплуатируемых в течение 12 лет, в сочетании с требованием о наличии дополнительной производительности в 35% за день до даты возобновления допуска, позволят получить коэффициент безопасности в пределах 2,15.

Предложение

Замечание по пункту 29 а) добавления 2 к приложению 1

В случае транспортного средства, проходящего регулярное техническое обслуживание, можно отказаться от проведения испытания по методу, указанному в пунктах 7-27 настоящего добавления, при условии выполнения следующих требований:

- для шестилетнего транспортного средства: первоначальное значение коэффициента К для нового транспортного средства, умноженное на 1,30, должно быть ниже 0,54;
- для девятилетнего транспортного средства: первоначальное значение коэффициента К для нового транспортного средства, умноженное на 1,45, должно быть ниже 0,54;
- во всех случаях транспортные средства-рефрижераторы должны соответствовать техническим требованиям, указанным в пункте 41 настоящего добавления.
