



---

## **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 b) предварительной повестки дня

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

### **Различные вопросы, связанные с СПС**

#### **Представлено правительством Нидерландов**

##### *Резюме*

<b>Существо предложения:</b>	В настоящем документе рассматривается ряд различных вопросов, связанных с приложением 1 и добавлениями к нему. Эти вопросы касаются положений, которые могут рассматриваться как неполные или устаревшие. Предполагается, что будет принято принципиальное решение в отношении предложений, содержащихся в настоящем документе. Подробные предложения, основанные на этих решениях, возможно, будут представлены на будущих сессиях WP.11 или быть включены в пересмотренный документ по приложению 1.
<b>Предлагаемое решение:</b>	Принятие принципиального решения.
<b>Справочные документы:</b>	–

1. В ходе подготовки пересмотренного текста добавления 1 к приложению 1 возникли нижеследующие вопросы. WP.11 предлагается занять по ним соответствующую позицию.

### **I. Табличка-свидетельство СПС: проверка подлинности**

2. В СПС не включено никаких положений, гарантирующих, что информация, указанная на табличке-свидетельстве СПС, правильна и применима к транспортному средству, к которому она прикреплена. В соответствии с положениями СПС любой может изготовить табличку-свидетельство СПС и прикрепить ее к транспортному средству, если она соответствует части В добавления 3 к приложению 1. Однако, если табличка СПС установлена, то эта табличка "признается в качестве эквивалента свидетельства СПС" (пункт 3 добавления 1 к приложению 1). Иными словами, свидетельство о допуске СПС может не предъявляться во время перевозки. Меры по проверке подлинности свидетельства СПС согласованы, но не предусмотрено никаких мер по доказательству подлинности таблички-свидетельства СПС.

3. Предлагается предусмотреть меры, позволяющие доказать подлинность таблички-свидетельства СПС, например маркировку при помощи штампа, предоставляемого уполномоченным органом, или возможность для контролирующего органа затребовать фотокопию, факсимильное или цифровое изображение свидетельства СПС.

### **II. Табличка-свидетельство СПС: снятие таблички по истечении срока действия**

4. На табличке-свидетельстве СПС дата истечения срока действия проставлена не совсем понятно. Снятие таблички по истечении срока действия приводит к утрате информации, которая необходима в случае продления разрешения в будущем и возможного повреждения изотермического кузова.

5. Предлагается исключить это положение (последнее предложение пункта 3 добавления 1 к приложению 1), с тем чтобы не было необходимости снимать табличку по истечении срока действия.

### **III. Оознавательные буквенные обозначения: расположение на кузове**

6. Согласно добавлению 4 к приложению 1 опознавательные буквенные обозначения наносятся "на обеих сторонах в верхних углах вблизи передней части". Для дорожных транспортных средств передняя часть может соответствовать обычному направлению движения, но для железнодорожных вагонов, сменных кузовов и контейнеров это не очевидно.

7. Предлагается изменить текст таким образом, чтобы верхние углы передней части использовались на изотермических кузовах транспортных средств и чтобы в остальных случаях использовались лишь верхние углы стенок кузовов.

#### **IV. Опознавательные буквенные обозначения: уточнения в отношении обозначения даты истечения срока действия**

8. Обозначение даты истечения срока действия состоит из символов, указывающих месяц и год истечения срока. По истечении срока действия у пользователей, которые в меньшей степени ознакомлены с СПС, может сложиться впечатление, что эта дата является фактической датой допущения и что это допущение все еще остается в силе.

9. Предлагается ввести дополнительную маркировку "действительно до" перед указанием месяца и года. Понадобится переходная мера, позволяющая использовать существующие транспортные средства в неизменном виде до следующей периодической проверки.

#### **V. Опознавательные буквенные обозначения: снятие в том случае, когда "транспортное средство перестает соответствовать нормам"**

10. В пункте 4 добавления 1 к приложению 1 предписано, что буквенные обозначения и надписи должны сниматься, как только "транспортное средство перестает соответствовать нормам". Эти нормы приведены в приложении 1, но в них не содержится положений, касающихся периодических проверок. Пока не получено доказательств того, что эти нормы не выполняются, обозначения и надписи могут не сниматься даже по истечении срока действия.

11. Предлагается изменить формулировку таким образом, чтобы обозначения и надписи снимались в том случае, если в течение срока действия транспортное средство уже не пригодно для использования, например после аварии. Если будет принято предложение, изложенное в разделе IV, то обозначения и надписи не нужно будет снимать по истечении срока действия. Если же предложение, указанное в разделе IV, не получит поддержки, то предлагается предусмотреть примечание, напоминающее пользователям о том, что все обозначения и надписи должны сниматься одновременно, т.е. вместе с классификационными обозначениями.

#### **VI. Определение типа: требования, касающиеся одного и того же изготовителя**

12. В пункте 6 с) добавления 1 к приложению 1 перечислены требования, позволяющие определить, можно ли считать транспортное средство относящимся к тому же типу, что и (тип транспортного средства, подвергнутого испытанию) транспортное средство, подвергнутое испытанию. Однако в данной связи отсутствует требование о том, что транспортное средство должно быть изготовлено одним и тем же изготовителем. Качество изготовления изотермических кузовов может варьироваться даже в случае сборочных цехов одного и того же изготовителя.

13. В пункт 6 с) i) добавления 1 к приложению 1 предлагается включить новое требование следующего содержания: "Изотермический кузов должен быть изготовлен одним и тем же изготовителем".

## **VII. Определение типа: требования, касающиеся определения типа термического оборудования транспортных средств-рефрижераторов**

14. Допущение термического оборудования транспортных средств-рефрижераторов разрешается предоставлять отдельно от допущения изотермического кузова. Однако в пункт 6 с) добавления 1 к приложению 1 не включено никаких требований, позволяющих определить, можно ли считать изготовленное оборудование относящимся к тому же типу, что и испытываемое оборудование. Например, если установка работает на другом типе хладагента, то апробированный потенциал устройства испытанного типа может быть и не обеспечен.

15. В пункт 6 с) добавления 1 к приложению 1 предлагается включить требования, позволяющие определять, можно ли изготовленное оборудование считать относящимся к тому же типу, что и установка, прошедшая испытание на соответствие типу.

## **VIII. Проверка изотермических кузовов: однопроцентное правило для находящихся в эксплуатации кузовов, принадлежащих одному владельцу**

16. В пункте 5.3 iii) добавления 2 к приложению 1 предусмотрена возможность проверки по крайней мере 1% единиц оборудования одного и того же типа, принадлежащего одному владельцу. Если результаты проверки являются приемлемыми, то "все эти транспортные средства могут оставаться в эксплуатации в качестве изотермических транспортных средств в первоначально установленной категории на новый период в шесть лет".

17. Можно предположить, что единицы оборудования, принадлежащие одному и тому же владельцу, будут использоваться и обслуживаться одинаково и, соответственно, устаревать сопоставимым образом. Однако, если владельцем является, например, прокатная организация, то степень старения различных единиц оборудования может весьма различаться. Владелец может выбрать для проверки образец, который хорошо сохранился или имеет наиболее подходящие габариты и приспособления в пределах характеристик типа, либо последнюю поставленную установку данной серии.

18. Предлагается исключить право выбора.

## **IX. Проверка термического оборудования транспортных средств-рефрижераторов: однопроцентное правило для находящихся в эксплуатации транспортных средств, принадлежащих одному владельцу**

19. Процедура, идентичная той, которая упоминается в разделе VIII, предусмотрена в пункте 6.5 ii) добавления 2 к приложению 1 для периодической проверки эффективности термического оборудования транспортных средств-рефрижераторов. Оборудование в этом случае состоит из изотермического кузова и термического оборудования. Определение типа оборудования допускает использование термического оборудования, изготовленного различными изготовителями и относящегося к различным типам в кузове, если его емкость рав-

на установленной емкости либо превышает ее. Проверка 1% термического оборудования транспортных средств-рефрижераторов, относящихся к одному и тому же типу "оборудования", не может доказать соответствия, если марка или тип термического оборудования других единиц техники данной серии являются иными.

20. Предлагается исключить такое право выбора.

---