



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.11/2005/8
14 July 2005

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся
пищевых продуктов

Шестьдесят первая сессия
Женева, 31 октября - 3 ноября 2005 года
Пункты 7 а) и 9 предварительной повестки дня

**ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ПОПРАВКИ К СОГЛАШЕНИЮ О МЕЖДУНАРОДНЫХ
ПЕРЕВОЗКАХ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ
И О СПЕЦИАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ,
ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ ДЛЯ ЭТИХ ПЕРЕВОЗОК (СПС)**

Приложение 1, добавление 1, пункт 2 с)

Представлено Финляндией

Настоящий документ является исправленным вариантом неофициального документа TRANS/WP.11/60th/INF.7, представленного в ходе шестидесятой сессии Рабочей группы WP.11 в 2004 году.

[В квадратных скобках указан текст, относящийся к пересмотренному тексту приложения 1 к СПС (см. документ TRANS/WP.11/2005/2)]

Приемлемые изменения в изотермических кузовах

История вопроса

В экспортных перевозках между странами участвуют большие объемы транспортного оборудования. Согласно пункту 4 добавления 1 к приложению 1 [*пункту 3 добавления 1 к приложению 1*] к СПС, новая страна регистрации выдает новое свидетельство СПС. В большинстве случаев осмотр оборудования при этом не проводится, а свидетельство выдается на основе документов, перечисленных в вышеупомянутом пункте 4 [*пункте 3*]. Во многих странах первый осмотр оборудования проводится при повторной выдаче свидетельства после шестилетнего срока эксплуатации оборудования. При этом проверяются опознавательный номер, состояние, конструкция, приспособления оборудования и его документы, а также проводятся испытания на понижение температуры. Если результаты являются удовлетворительными, классификация данного оборудования согласно СПС продлевается.

Опыт, накопленный в Финляндии, показывает, что в конструкции изотермических кузовов отмечаются заметные отклонения от конструкции образца транспортного средства, прошедшего испытания на соответствие типу. Это означает, что условия, предусмотренные в пункте 2 с) i) добавления 1 к приложению 1 [*в пункте б с) i) добавления 1 к приложению 1*] к СПС, выполняются не во всех случаях. В большинстве случаев причиной этого являются отклонения, допущенные заводом - изготовителем кузова. Практика также показывает, что страны и компетентные органы по-разному истолковывают условия, предусмотренные в пункте 2 с) i) добавления 1 к приложению 1 [*в пункте б с) i) добавления 1 к приложению 1*]. На наш взгляд, становится вполне очевидной необходимость разъяснить эти правила и, возможно, сделать их более гибкими, не создавая при этом опасности ухудшения изотермических свойств.

Предлагаемые разъяснения

Представленные ниже примечания и комментарии к пункту 2 с) i) добавления 1 к приложению 1 [*пункту б с) i) добавления 1 к приложению 1*] к СПС подготовлены на основе финского опыта и обсуждения в ходе совещаний Подкомиссии Д2 Международного института холода (МИХ) "CERTЕ", состоявшихся в 2004 году в Тарту и в 2005 году в Афинах. Надеемся, что они будут полезными при доработке самого Соглашения, а также укажут на те пункты, на которые следует обратить внимание в Справочнике СПС.

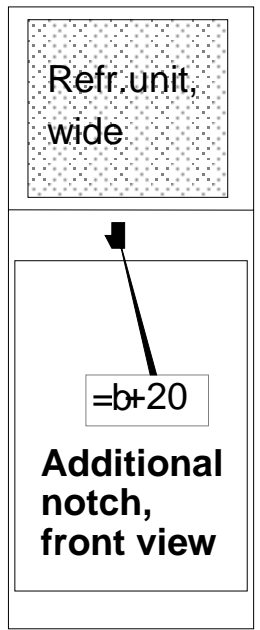
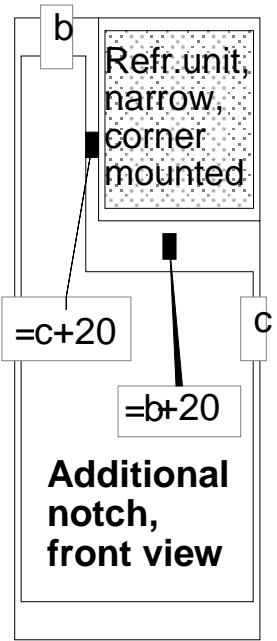
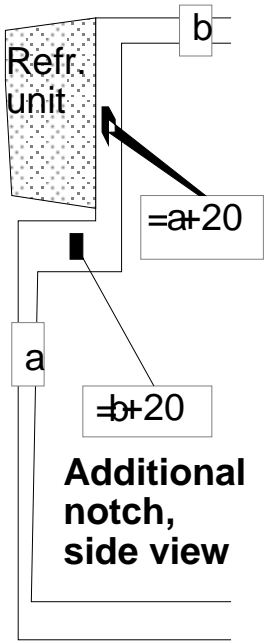
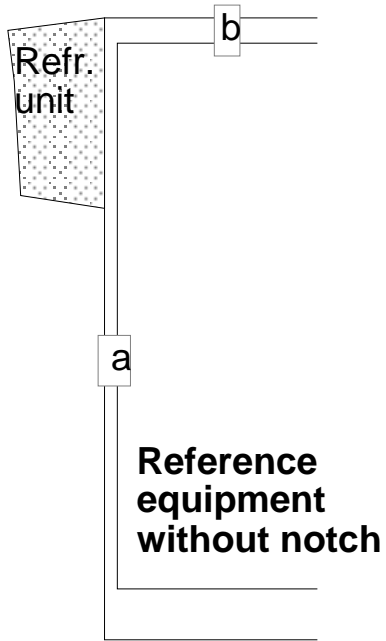
1. "Конструкция должна быть сопоставимой и, в частности, изоляционный материал и метод изоляции должны быть идентичными".

Примечание 1.1 Различные виды оборудования, например прицепы, полуприцепы, могут считаться имеющими сопоставимую конструкцию, если соблюдаются другие условия, указанные в пункте 2 с) i) добавления 1 к приложению 1 [пункте б с) i) добавления 1 к приложению 1].

Примечание 1.2 Допускается использование иных поверхностных материалов, чем на образце транспортного средства, если при этом не уменьшается толщина изоляционного материала, а также если изменение поверхностного материала не ухудшает изотермических свойств кузова.

Примечание 1.3 При ремонте поврежденного кузова допускается использование наилучших имеющихся изотермических материалов, но отличающихся от тех, которые применяются на образце транспортного оборудования, если использование исходных материалов невозможно по нормативным соображениям.

Примечание 1.4 В верхней передней части кузова допускается устройство выемки для холодильной установки, не предусмотренной на образце транспортного оборудования, если толщина изоляционного материала в вертикальных стенках и горизонтальном основании выемки по меньшей мере на 20 мм превышает толщину изоляционного материала в соответствующих горизонтальных и вертикальных стенках образца транспортного оборудования. Оснащение кузова дополнительной выемкой допускается только на заводе - изготовителе кузова.



2. "Толщина изоляционного материала должна быть не меньше толщины материала транспортного средства, которое служит образцом"

Примечание 2.1 Не допускается уменьшение в отдельных частях кузова толщины изоляционного материала по сравнению с толщиной изоляционного материала на образце транспортного оборудования и компенсирование этого изменения за счет соответствующего увеличения толщины изоляционного материала в других частях кузова.

3. "Число дверей и люков или других отверстий должно быть одинаковым или меньшим"

Примечание 3.1 Каждая дверная перегородка в дверях, состоящих из двух, трех или нескольких перегородок, считается одной дверью.

Примечание 3.2 Допускается замена одной задней или боковой двери не более чем четырьмя вентиляционными отверстиями. Замена, обратная указанной, не допускается.

Комментарий: Вместо указания числа дверей, люков и других отверстий в качестве определяющего фактора можно было бы указывать периметр дверей и т.д.
