



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся
пищевых продуктов**

Семьдесят вторая сессия

Женева, 4–7 октября 2016 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

Предложение по поправкам к СПС:
новые предложения

**Дополнение СПС положениями о возможности
использования кузовов транспортных средств-ледников,
транспортных средств-рефрижераторов, отапливаемых
транспортных средств, транспортных средств-
рефрижераторов и отапливаемых в качестве
изотермических транспортных средств без проведения
отдельного освидетельствования этих кузовов на
соответствие нормам и требованиям СПС**

Представлено Российской Федерацией

РЕЗЮМЕ

Существо предложения: В определенных ситуациях может возникнуть необходимость использования специальных транспортных средств (далее – СТС), оснащенных термическим оборудованием (транспортные средства-ледники, транспортные средства-рефрижераторы, отапливаемые транспортные средства, транспортные средства-рефрижераторы и отапливаемые), (далее – СТС с термическим оборудованием) без применения их термического оборудования, то есть в качестве изотермических транспортных средств определенной категории. Термическое оборудование при этом остается частью кузова СТС.

Такому использованию СТС с термическим оборудованием, по мнению специалистов Российской Федерации ничто не препятствует в техническом отношении. Однако данная процедура в СПС не прописана, что может создавать проблемы со стороны контролирующих органов.

Предлагаемое решение: Внести в СПС соответствующие дополнения, позволяющие использовать кузова СТС с термическим оборудованием в качестве изотермических транспортных средств без проведения отдельного освидетельствования этих кузовов на соответствие нормам и требованиям СПС.

Справочная информация: Отсутствует.

Введение

1. В приложении 1 к СПС приведены определения и нормы для СТС, предназначенных для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов. Все СТС имеют термоизолированный кузов, характеризующийся значением общего коэффициента теплопередачи (далее – коэффициент К).

Часть СТС имеют только термоизолированный кузов и образуют две категории изотермических транспортных средств:

с нормальной изоляцией, у которых коэффициент К больше $0,40 \text{ Вт}/(\text{м}^2\text{К})$, но не превышает $0,70 \text{ Вт}/(\text{м}^2\text{К})$;

с усиленной, у которых коэффициент К не превышает $0,40 \text{ Вт}/(\text{м}^2\text{К})$.

Остальные СТС – транспортные средства-ледники, транспортные средства-рефрижераторы, отопляемые транспортные средства и транспортные средства-рефрижераторы и отопляемые (далее – СТС с термическим оборудованием) – имеют термоизолированный кузов и различное термическое оборудование для охлаждения и/или обогрева грузового помещения СТС и поддержания достигнутых температур в границах определенных диапазонов.

2. В процессе эксплуатации СТС с термическим оборудованием могут возникать ситуации, когда их использование в заявленном качестве, т.е. с работающим термическим оборудованием, может быть невозможно (временно или постоянно) по разным причинам или нецелесообразно. При этом СТС с термическим оборудованием может использоваться как изотермическое транспортное средство соответствующей категории.

Некоторые причины возникновения ситуаций, при которых эксплуатация СТС с термическим оборудованием заявленного типа невозможна:

неисправность термического оборудования груженого СТС, устранение которой невозможно или нецелесообразно (например, по технико-экономическим причинам);

невозможность энергоснабжения требующего этого термического оборудования груженого СТС;

превышение коэффициентом К установленных границ (но не более $0,70 \text{ Вт}/(\text{м}^2\text{К})$).

Приведем пример для ситуации превышения коэффициентом К установленных границ (но не более $0,70 \text{ Вт}/(\text{м}^2\text{К})$). В результате экспертной проверки СТС было вынесено заключение о невозможности дальнейшей его эксплуатации как транспортного средства-рефрижератора с усиленной изоляцией класса С (буквенное обозначение FRC) по причине сомнений эксперта в том, что значение коэффициента К по-прежнему не превышает $0,40 \text{ Вт}/(\text{м}^2\text{К})$. В то же время эксперт не сомневается (основываясь, например, на отсутствии видимых дефектов конструкции и срока эксплуатации СТС), что значение коэффициента К не превышает $0,70$

Вт/(м²К). В действующей редакции СПС транспортное средство-рефрижератор класса С с нормальной изоляцией не предусмотрено, но при этом изотермическое транспортное средство с нормальной изоляцией присутствует в СПС и может быть использовано. Поэтому рассматриваемое транспортное средство-рефрижератор класса С после экспертной проверки может быть переведено в категорию изотермического транспортного средства с нормальной изоляцией.

3. В связи с вышеизложенным, а также считая необходимым повысить гибкость СПС в части использования СТС, Российская Федерация подготовила предложения по внесению в СПС дополнений, позволяющих осуществлять использование кузовов СТС с термическим оборудованием в качестве изотермических транспортных средств без проведения отдельного освидетельствования этих кузовов на соответствие нормам и требованиям СПС.

4. Специалисты Российской Федерации, учитывая специфику предложений, просят Рабочую группу проголосовать по каждому из двух вносимых предложений отдельно.

5. За основу был принят текст СПС с поправками, внесенными по состоянию на 30 сентября 2015 г., а также принятое Рабочей группой предложение Российской Федерации, содержащееся в официальном документе ECE/TRANS/WP.11/2014/13.

Предложение 1 для голосования

6. Добавить в конец пункта 1 приложения 1 к СПС текст в следующей редакции:

«Любое другое нижеупомянутое специальное транспортное средство может быть приравнено к изотермическому транспортному средству соответствующей категории без проведения дополнительного освидетельствования (на основании действующего свидетельства СПС) в следующих случаях:

невозможности (временной или постоянной) эксплуатации его в качестве установленного специального транспортного средства по причине неисправности термического оборудования или невозможности его энергоснабжения;

нецелесообразности эксплуатации его в качестве установленного специального транспортного средства.»

Предложение 2 для голосования

7. Внести следующие изменения и дополнения в пункт 5.3 ii) добавления 2 к приложению 1 к СПС:

«Если речь идет о транспортном средстве с усиленной изоляцией, то при наличии заключения эксперта или экспертов о том, что данный кузов не пригоден для эксплуатации в первоначально установленной категории, но может по-прежнему эксплуатироваться в качестве транспортного средства с нормальной изоляцией, этот кузов может быть оставлен в эксплуатации в соответствующем классе или в качестве изотермического транспортного средства с нормальной изоляцией на новый период в три года. В этом случае опознавательные буквенные обозначения (указанные в добавлении 4 к настоящему приложению) соответствующим образом изменяются.»

Обоснование

8. Форма свидетельства СПС не запрещает классифицировать СТС по нескольким позициям одновременно. Исходя из этого, нет оснований для голосования против изложенных выше предложений 1 и 2.

Однако нигде в СПС не указано, что всякое СТС должно быть обязательно классифицировано в соответствующей категории изотермического транспортного средства.

9. Ситуация, когда в свидетельстве СПС указано, к примеру, транспортное средство-рефрижератор с усиленной изоляцией класса С, но прямо не указано его соответствие категории изотермического транспортного средства с усиленной изоляцией (то есть СТС не классифицируется дважды) может быть вызвана следующими причинами:

отсутствием такого обязательного порядка в СПС;

двусмысленностью используемой в СПС терминологии в отношении изотермических транспортных средств, которая проявляется в следующем.

10. Двусмысленность терминологии проявляется в следующем. Когда в приложении 1 к СПС говорится об изотермическом транспортном средстве, оно одновременно выступает и как самостоятельное СТС (имеет только термоизолированный кузов и не имеет термического оборудования), и как соответствующая общая категория для всех СТС в зависимости от значения коэффициента К. Такая особенность используемой в СПС терминологии приводит к возможности разночтений и, как следствие, различий в оформлении протоколов испытаний, экспертных проверок и свидетельств СПС.

11. Внесение изменений в используемую в СПС терминологию могло бы устранить указанные проблемы. Однако масштаб таких изменений в СПС несопоставим с предложенным дополнением пункта 1 приложения 1 к СПС.

12. Предложение 2 для голосования имеет те же причины, указанные выше. В существующей редакции пункта 5.3 ii) добавления 2 к приложению 1 к СПС речь идет о том, что СТС должно остаться в том же классе. Специалисты Российской Федерации предлагают расширить его возможностью перевода СТС в категорию изотермических транспортных средств с нормальной изоляцией без проведения дополнительной проверки или испытания.

Издержки

13. Дополнительные издержки отсутствуют. Напротив, появляется возможность более широкого и эффективного использования СТС.

Практическая осуществимость

14. Предлагаемые дополнения в СПС не касаются существующей классификации СТС, норм и требований в отношении их периодического контроля и освидетельствования. Однако их реализация расширит сферу применения СПС в части возможностей использования СТС.

Возможность обеспечения применения

15. Не предвидится никаких проблем с реализацией сделанных предложений. Не требуется вносить никаких изменений в протоколы или свидетельства СПС. Изменения касаются только дополнительных возможностей эксплуатации ТС.
