



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по перевозкам
скоропортящихся пищевых продуктов****Шестьдесят шестая сессия**

Женева, 9-12 ноября 2010 года

Пункт 5 а) предварительной повестки дня

Предложения по поправкам к СПС:**Предложения, по которым еще не принято решения****Предложение по изменению добавления 1
к приложению 1¹****Представлено правительством Нидерландов**

1. В 2007 году Нидерланды представили документ ECE/TRANS/WP.11/2007/9, в котором изложены замечания по тексту добавления 1 к приложению 1 к СПС. Цель документа состояла в том, чтобы изучить возможность поддержки в работе по внесению поправок в это добавление. Рабочая группа сочла, что данный документ служит хорошей основой для разработки будущих предложений по поправкам (см. ECE/TRANS/WP.11/216, пункт 32). С учетом пересмотра всего текста приложения 1, который был начат в 1999 году, было решено подождать завершения этой работы.

2. В добавлении 1 к приложению 1 определена процедура допущения и сертификации транспортных средств, предназначенных для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов. В нынешней редакции в связи с текстом добавления 1 к приложению 1 возникает ряд вопросов.

а) Пункт 1, последнее предложение: "...если - когда речь идет о контроле, указанном в подпункте а) выше, - ранее не был проведен контроль самого этого транспортного средства или его опытного образца на испытательной станции, назначенной или уполномоченной компетентным органом страны, в которой было изготовлено данное транспортное средство".

¹ Представлено в соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2010-2014 годы (ECE/TRANS/208, пункт 106; ECE/TRANS/2010/8, подпрограмма 02.11).

Комментарий 1: Изготовитель может получить только допущение от компетентного органа только в стране, в которой расположен производственный объект. В случае Европейского союза это не всегда так.

Комментарий 2: Могут быть допущены только транспортные средства, изготовленные в странах, являющихся Договаривающимися сторонами. Поскольку широкое распространение получило производство в странах с низкими издержками, требуются дополнительные меры по контролю.

Комментарий 3: Этот текст помещен в неправильном месте, поскольку речь идет о положении, касающемся допущения типа. Его следовало бы перенести в пункт 2.

b) Пункт 2 а), второе предложение: "...протокол испытания рассматривается в качестве свидетельства о допущении данного типа".

Комментарий 1: Выдача допущения типа, как правило, относится к сфере ответственности компетентного органа страны, а не испытательной станции. Поскольку обязанность проверять соответствие производства лежит на компетентном органе, именно он и должен выдавать допущение типа.

Комментарий 2: Протокол, выданный по результатам испытания, которое не отвечает требованиям СПС, также может рассматриваться в качестве свидетельства о допущении типа.

c) Пункт 4 b): "Во всех случаях свидетельство СПС, выданное компетентным органом страны, в которой это транспортное средство было изготовлено, или в случае эксплуатируемого транспортного средства..."

Комментарий 1: Для новых транспортных средств компетентный орган страны, в которой они были изготовлены, выдает свидетельство СПС. Как и в случае пункта 1, это не соответствует процедурам, применяемым в Европейском союзе.

Комментарий 2: СПС допускает использование таблички-свидетельства в качестве эквивалента свидетельству СПС. В данном положении это не отражено.

3. Нидерланды хотели бы изменить структуру добавления 1 к приложению 1 таким образом, чтобы его текст отвечал современным реалиям и содержал четкие положения об ответственности. Следует установить соответствующие обязательства изготовителей и испытательных станций, а также требования в отношении адекватного контроля со стороны компетентного органа, выдающего свидетельства о допущении типа.

4. В случае улучшения положений, касающихся производственного контроля и проверок соответствия производства, может также появиться возможность для допущения двухступенчатой сборки, комплектов кузовов и изоляционных комплектов.

5. Проект обновленного добавления 1 к приложению 1 будет передан в качестве неофициального документа. Изменения в общем виде изложены в пунктах 6-15 ниже.

6. Выдача свидетельства о допущении типа должна представлять собой преднамеренный акт компетентного органа, а не являться следствием составления протокола испытания испытательной станцией. Выдавая свидетельство о допущении типа, компетентный орган берет на себя ответственность за кон-

троль над изготовителем и предпринимает необходимые действия, если выясняется, что производство не отвечает установленным требованиям. Такая проверка соответствия должна быть также гарантирована, если географически изготовитель находится далеко. В новом тексте будут предусмотрены положения о проверке соответствия, которые позволят гарантировать достаточный контроль и определенную степень единообразия.

7. Изготовители должны контролировать свое собственное производство и вести учетную документацию по контролю. Они должны создать систему проверки производственных моделей для подтверждения постоянного соответствия своей продукции. Изготовители должны иметь систему обеспечения качества на основе стандарта ISO 9000. Сертификация системы обеспечения качества в соответствии со стандартом ISO 9000 должна быть факультативной. Критерии контроля со стороны компетентного органа могут быть соответствующим образом скорректированы, если применяемая изготовителем система обеспечения качества проверена аккредитованным органом.

8. Испытательные станции должны находиться под контролем компетентного органа, который передал информацию о соответствующей испытательной станции в ЕЭК ООН в Женеве. Испытательные станции должны соблюдать базовые требования стандартов серии ISO 170xx, в частности стандартов, касающихся компетентности, судопроизводства, независимости, страхования и системы обеспечения качества.

9. Для того чтобы количество испытательных станций было достаточным, аккредитация должна быть необязательной. Ввиду ограниченного ежегодного объема испытаний для станций, ежегодно проводящих незначительное число испытаний, финансовая нагрузка, связанная с аккредитацией, была бы слишком большой.

10. Критерии контроля со стороны компетентного органа могут быть соответствующим образом скорректированы, если испытательная станция назначена аккредитованным органом.

11. Допущения типа базируются на протоколах испытания назначенных испытательных станций. Свидетельства об официальном допущении, выданные компетентным органом, должны признаваться другими Договаривающимися сторонами. Информация, которая должна предоставляться изготовителем для протокола испытаний и допущения типа, должна быть очень подробной. На этой информации основан контроль над изготовителями. Информация о допущении СПС, выданном для конкретной единицы оборудования Договаривающейся стороной, должна содержать базовые сведения, необходимые для регистрации или учета.

12. В принципе, имеется два варианта: изменить существующие пункты и добавить некоторые новые положения либо полностью реорганизовать текст и изложить его в логической последовательности. По мнению Нидерландов, последний вариант более предпочтителен.

13. В таком случае в добавлении 1 к приложению 1 будут содержаться все положения, касающиеся решений о допущении или повторном допущении транспортных средств. Положения, содержащиеся сейчас в пункте 29 с) добавления 2 к приложению 1, относительно решения о продлении срока действия существующих свидетельств следует перенести в добавление 1 к приложению 1.

14. По всей видимости, положения о допущении целесообразнее изложить в приложении 1, а не в добавлении 1 к приложению 1. Однако определения ти-

пов, содержащиеся в пункте 2 с) добавления 1 к приложению 1, следует оставить в добавлении 1.

15. Предлагается разбить довольно объемные пункты добавления 1 к приложению 1 на нумерованные подпункты, для того чтобы сделать их более удобочитаемыми и облегчить процесс внесения поправок в будущем.
