



**Экономический
и Социальный Совет**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.11/2007/9
7 August 2007

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов

Шестьдесят третья сессия

Женева, 12-15 ноября 2007 года

Пункт 5 с) предварительной повестки дня

ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ПОПРАВКИ К СПС

Новые предложения

Приложение 1, добавление 1

Передано правительством Нидерландов

РЕЗЮМЕ

Существо предложения:	Рассмотрение возможности обновления добавления 1 к приложению 1.
Предлагаемое решение:	Пленарное обсуждение масштабов обновления.
Справочные документы:	Нет.

Введение

1. Роль и ответственность компетентных органов, испытательных станций, заводо-изготовителей и общества в отношениях друг с другом за последние десятилетия претерпели изменения. Одна из наиболее важных перемен заключается в осознании обществом/правительственными органами проблем ответственности. Определенное влияние на эти отношения оказали введение системы гарантии качества и технологические усовершенствования.

2. Первоначальный текст СПС разрабатывался в начале 60-х годов прошлого века и с тех пор корректировался лишь в деталях. Представляется необходимым пересмотреть и обновить базовые параметры, взаимоотношения между участвующими сторонами, способы испытаний и методы подтверждения соответствия.

Обсуждение

3. В рамках традиционных систем допущения типа конструкции допущение предоставляется компетентным органом. Предоставляя допущение типа, компетентный орган берет на себя ответственность за контроль производственного процесса завода-изготовителя.

4. Хотя, согласно пункту 2 b) добавления 1 к приложению 1 к СПС, обязанность компетентного органа по контролю завода-изготовителя сформулирована четко и соответствует другим системам, положения о допущении типа (пункт 2 а), второе предложение) и вытекающие из этого задачи по осуществлению надзорных функций не ясны.

5. Предлагается включить в СПС положение о предоставлении допущения типа компетентным органом.

6. Компетентным органом могут быть правительственный орган, учреждение или другая публичная организация, свободная от влияния рыночных условий. Для выполнения определенной задачи может быть назначен только один компетентный орган в каждой Договаривающейся стороне.

7. Предлагается включить соответствующий текст для разъяснения обязанностей компетентных органов.

8. Надзор за деятельностью заводов-изготовителей базируется на контроле качества и периодических посещениях или проверках. Заводы-изготовители обязаны доказать, что продукция по-прежнему соответствует допущенному типу, на основе конструкционных данных и результатов проверок качества. Для доказательства соответствия завод-изготовитель должен провести повторное испытание образцов, взятых с производственной линии.
9. Предлагается ввести требования для контроля соответствия производства со стороны заводов-изготовителей.
10. Допущения по типу конструкции предоставляются на основе протоколов испытаний испытательных станций, которые утверждаются или назначаются компетентным органом. Такое "уведомление" компетентным органом может быть основано на контроле, организованном компетентным органом, или сертификации в соответствии с надлежащим стандартом. В обоих случаях применяются одинаковые основополагающие требования, такие, как независимость, гарантия, компетентный персонал и конфиденциальность.
11. Предлагается включить специальные требования для испытательных станций.
12. Допущения по типу конструкции предоставляются с использованием имеющегося оборудования, тогда как эта процедура должна быть основана на ситуации с учетом наихудшего варианта.
13. Если завод-изготовитель и компетентный орган контролируют производство надлежащим образом, то допущение типа может иметь неограниченный характер и действовать на протяжении фактического срока эксплуатации продукции. Результатом этого может быть большее понимание того, что в случае изменения производственных элементов необходимы новые полные или частичные испытания и новые допущения по типу конструкции.
14. Предлагается: изменить систему допущения по типу конструкции, повысить качество информации о технических условиях для данного типа и сформулировать руководящие положения для определения наихудшего варианта.
15. Срок действия свидетельств СПС обычно продлевается по результатам визуального осмотра кузова и функционального испытания устройства охлаждения/нагрева.
16. Проверка коэффициента К кузова сопряжена с такими затратами, что на практике она осуществляется крайне редко. Кроме того, сегодня все более актуальными становятся

экологические вопросы, что может потребовать проведения испытаний новых элементов для продления срока действия свидетельства СПС.

17. Предлагается: обсудить методы испытания для продления срока действия свидетельства СПС, проанализировать используемые коэффициенты К, фактические значения К эксплуатируемого оборудования и их воздействие на функциональные характеристики.

Обоснование

18. После Второй мировой войны правительственные организации обеспечивали безопасность и качество продукции посредством проверок и контроля и брали на себя часть ответственности за выпускаемые изделия. В течение последних десятилетий в силу более глубокого понимания принципов ответственности, введения систем гарантии качества, применения более сложных конструкций или систем ситуация изменилась таким образом, что сейчас все большая ответственность возлагается на заводы-изготовители.

19. В Европейском сообществе после ряда несчастных случаев, связанных с безопасностью продуктов питания, было принято новое законодательство. Этот набор правил и директив ЕС охватывает всю пищевую цепочку от животноводческих кормов до окончательной покупки продукта потребителем. Стоит отметить, что в законодательстве ЕС не рассматривается транспортное оборудование, предназначенное для перевозки в условиях регулируемой температуры. Предусмотрены требования только в отношении проверок до выгрузки и - в случае глубокозамороженных пищевых продуктов - регистрации температуры в ходе перевозки.

20. В принципе требования к оборудованию СПС в рамках ЕС могут игнорироваться. Члены ЕС не могут запретить перевозку, если соблюдается законодательство ЕК, в котором отсутствуют предписания в отношении оборудования. Однако с точки зрения ответственности большинство грузоотправителей требуют соблюдения СПС в отношении транспортного оборудования и дополнительной регистрации температуры.

21. Ситуация в связи с перевозками в рамках ЕС напрямую зависит от рыночного регулирования. По всей видимости, из-за отсутствия инцидентов реальных проблем не возникает. Европейская комиссия, очевидно, не слишком заинтересована в разработке требований для транспортного оборудования. Однако СПС играет важную роль для облегчения перевозок за пределами территории ЕС. Кроме того, в СПС содержатся важные рекомендации для заводов-изготовителей, касающиеся методов изготовления транспортного оборудования.

Безопасность: проблем не ожидается.

Практическая осуществимость: на данном этапе проблем не ожидается.

Возможность обеспечения применения: на данном этапе проблем не ожидается.
