

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
СХІДНОУКРАЇНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
імені ВОЛОДИМИРА ДАЛЯ

МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ
до практичних робіт з
дисципліни "СЕРТИФІКАЦІЯ ТА ЛІЦЕНЗУВАННЯ НА
АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ"
(для студентів спеціальності 274 "Автомобільний транспорт")

ЗАТВЕРДЖЕНО
На засіданні кафедри
ЗАТ та ПТМ
Протокол № 10 від 27.07.2022р.

Севєродонецьк 2022

УДК 656.13: 658.012.2

Методичні вказівки до практичних робіт з дисципліни «Сертифікація та ліцензування на автомобільному транспорті» (для студентів спеціальності 274 "Автомобільний транспорт") / Уклад: Є.В. Полупан, С.І. Шевченко - Северодонецьк: вид-во СНУ ім. В. Даля, 2022. - 158 с.

Методичні вказівки розроблені на основі програми вивчення дисципліни «Сертифікація та ліцензування на автомобільному транспорті» і покликані допомогти студентам глибше засвоїти теоретичний матеріал. Наведені теоретичні відомості поглиблюють вивчення принципів сертифікації та ліцензування на автомобільному транспорті.

Наведені методики дозволяють студентам набути вміння та практичні навички у питаннях сертифікації та ліцензування на автомобільному транспорті.

Укладачі

Полупан Є.В., доц.
Шевченко С.І., доц.

Відповідальний за випуск: Полупан Є. В., доц.

Рецензент: Ключев С.О., доц.

ЗАГАЛЬНІ ВКАЗІВКИ

Метою викладання дисципліни «Сертифікація та ліцензування на автомобільному транспорті» є ознайомлення студентів з основними принципами стандартизації і ліцензування на автомобільному транспорті, яке спрямоване на визначення початкових і поточних умов виробництва, використання, надання послуг з перевезень пасажирів і небезпечних вантажів, а також найважливіших параметрів обслуговування споживачів.

До методичних вказівок для виконання практичних робіт включено ряд практичних робіт, які охоплюють основні теми вказаного курсу та дозволяють студентам глибше засвоїти теоретичний матеріал. Наведені теоретичні відомості поглиблюють вивчення принципів сертифікації та ліцензування на автомобільному транспорті.

Наведені методики дозволяють студентам набути вміння та практичні навички у питаннях сертифікації та ліцензування на автомобільному транспорті.

Практичне заняття
1. РОЛЬ СИСТЕМИ ТЕХНІЧНОГО РЕГУЛЮВАННЯ В УМОВАХ
ГЛОБАЛІЗАЦІЇ ЕКОНОМІЧНИХ ПРОЦЕСІВ

Мета роботи - ознайомлення з роллю системи технічного регулювання в умовах глобалізації економічних процесів.

ЗАГАЛЬНІ ВКАЗІВКИ

Сучасний стан науково-технічного прогресу характеризується прискореним темпом розвитку науки і техніки, більш тісною взаємодією та впливом їх на виробництво. Розвиток техніки пов'язаний зі значним ускладненням обладнання, використанням різних систем машин і приладів, які взаємопов'язані між собою більш жорстким режимом їх експлуатації, використанням широкої номенклатури речовин і матеріалів. Відбувається процес поширення кооперації та значне ускладнення зв'язків між галузями економіки, підприємствами та організаціями. Зростають вимоги до сировини, матеріалів, комплектуючих виробів, напівфабрикатів і готової продукції. Першорядного значення набувають питання надійності та безпеки товарів виробничого призначення й народного споживання.

Одне з основних завдань економічної, споживчої та соціальної політики будь-якої країни в сучасний період – всебічне підвищення технічного рівня та якості товарів і послуг. Якісні й конкурентоспроможні товари та послуги, що реалізуються на внутрішньому та зовнішньому ринках, мають відповідати останнім досягненням науки, найвищим техніко-економічним, естетичним та іншим споживчим вимогам.

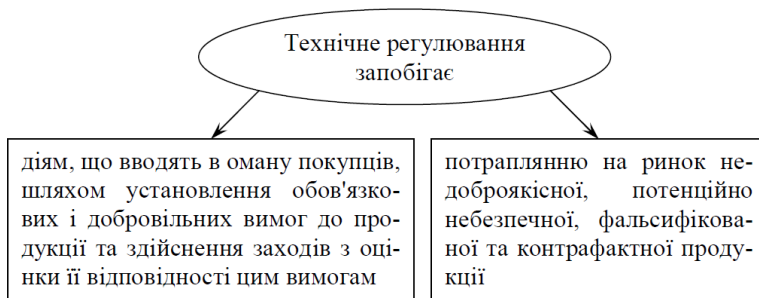
Технічне регулювання відіграє суттєву роль при керуванні економікою для підвищення ефективності й продуктивності суспільного виробництва та поліпшення якості продукції. Воно акумулює найновіші досягнення науки і техніки, органічно поєднує фундаментальні та прикладні галузі науки, сприяє швидкому впровадженню наукових досягнень в практику, допомагає визначити найбільш економічні та перспективні напрями розвитку науково-технічного прогресу і різних галузей економіки країни в цілому.

Система технічного регулювання, яка охоплює стандартизацію, метрологію і сертифікацію, є одним із ключових інструментів, що забезпечує підвищення конкурентоспроможності економіки, сприяє розв'язанню проблем структурної та технологічної відсталості,

розширює і захищає внутрішній та зовнішній ринки та є дієвим важелем керування економікою, відіграючи значну роль у виробленні конкурентоспроможної якісної продукції, захисті довкілля та ощадливому використанні ресурсів, що є основою сталого розвитку будь-якої країни.

Його значення впливає з процесів у економіці та громадському житті, характерних для кінця XX – початку XXI ст. Перший серед них – глобалізація торгових відносин та світового ринку, якій притаманне усунення кордонів на шляху вільного руху капіталу, товарів, людей, ідей та інформації. Не менш важливим є другий – прискорення науковотехнічного прогресу, стрімкий розвиток прогресивних галузей і сфер діяльності, у першу чергу інформаційних і комунікаційних технологій та біотехнологій. Із цим тісно пов'язане використання високих технологій для скорочення циклу проєктування і виготовлення продукції, забезпечення оптимального співвідношення між якістю, вартістю і часом виготовлення продукції. Нарешті, третій процес – посилення охорони довкілля та раціональне використання ресурсів. Ця проблема пов'язана з комплексом завдань щодо забезпечення прийнятної якості життя.

Основна мета технічного регулювання полягає в забезпеченні діяльності на всіх рівнях виробництва й обігу з установлення та використання в різних галузях економіки обов'язкових норм і правил, спрямованих на прискорення технічного прогресу та досягнення високої якості товарів і послуг (рис. 1.1).



Рису. 1.1. Дії, яким запобігає технічне регулювання

Головними завданнями системи технічного регулювання є такі:

– створення нормативної документації, яка встановлює оптимальні вимоги до продукції, що виготовляється для потреб економіки, населення, оборони держави та експорту;

- безпечність продукції, процесів і послуг для життя, здоров'я та майна людей, збереження тварин і рослин та охорона довкілля;
- якість продукції, процесів та послуг відповідно до рівня розвитку науки, техніки, технологій і потреб людей;
- реалізація прав споживачів;
- упровадження нових технологій, оновлення виробництва та підвищення його продуктивності;
- безпека господарських об'єктів, складних технічних систем, урахуваючи допустимий ризик виникнення природних і техногенних катастроф та інших надзвичайних ситуацій;
- розвиток міжнародного і регіонального співробітництва;
- усунення технічних бар'єрів у торгівлі;
- контроль за якістю продукції;
- створення механізму запобігання проникненню на ринок України недоброякісних та небезпечних товарів;
- розвиток та підтримка громадського руху споживачів;
- створення ефективного ринкового нагляду та механізму компенсації споживачам за завдані збитки;
- забезпечення ефективного застосування методів і засобів стандартизації для сприяння успішному розвитку пріоритетних для національної економіки секторів із високим потенціалом розвитку і зростання, підвищення конкурентоспроможності та якості вітчизняної продукції, робіт і послуг;
- розвиток та вдосконалення національної еталонної бази, системи метрологічного забезпечення вітчизняної промисловості та сфери послуг;
- трансформація системи обов'язкової сертифікації в систему оцінки відповідності згідно з вимогами міжнародних та європейських норм і правил (поетапне впровадження технічних регламентів, розроблених на основі європейських директив нового і глобального підходів);
- розроблення і впровадження Правил застосування знака відповідності для продукції, що підлягає обов'язковій сертифікації, передбачивши надання виробникам продукції з низьким ступенем ризику для життя і здоров'я споживачів права маркування цим знаком на підставі декларації про відповідність;
- удосконалення процедур сертифікації харчової продукції відповідно до принципів Комісії Кодексу Аліментаріус;
- забезпечення згідно з чинним законодавством поступового скорочення Переліку продукції, що підлягає обов'язковій сертифікації в Україні;

– запровадження добровільного маркування продукції знаком відповідності національним стандартам.

Для успішної діяльності в галузі технічного регулювання, як і в інших галузях науки і техніки, потрібна точна, науково обґрунтована термінологія. Невпорядкованість термінології перешкоджає взаєморозумінню спеціалістів, створенню єдиних методик, негативно впливає на впровадження сучасної техніки в управління економікою.

В Україні впорядкуванням термінології займаються такі організації:

– Український науково-дослідний інститут стандартизації, сертифікації та інформатики Держспоживстандарту України (УкрНДІССТ);

– Український науково-дослідний і навчальний центр із проблем стандартизації, сертифікації та якості (ДП «УкрНДНЦ»); – Академія наук України, галузеві науково-дослідні інститути; – вищі навчальні заклади і науково-технічні товариства.

Комплекс стандартів термінології розроблено в основних галузях знань та галузях економіки.

Головним законодавчим актом у галузі технічного регулювання в Україні є Закон України «Про стандартизацію», підписаний Президентом України 17 травня 2001 р. № 2408-III, який установлює правові та організаційні засади стандартизації в Україні та спрямований на забезпечення єдиної технічної політики у цій сфері. У цьому Законі та в інших нормативно-правових документах цієї галузі подаються основні терміни щодо технічного регулювання в Україні та міжнародного технічного регулювання у світі.

Технічне регулювання – правове регулювання відносин у сфері встановлення, застосування та виконання обов'язкових вимог до продукції або пов'язаних із нею процесів, систем і послуг, персоналу та органів, а також перевірка їх дотримання шляхом оцінки відповідності та/або ринкового нагляду.

Метрологія – це наука про вимірювання, тобто відображення фізичних величин, їх значень за допомогою експерименту та обчислень із застосуванням спеціальних технічних засобів. Вона є фундаментом системи технічного регулювання та забезпечує достовірність, єдність та точність вимірювань на всій території країни. Метрологічна діяльність спрямована на захист громадян та національної економіки від наслідків недостовірних результатів вимірювань, економію матеріальних ресурсів і гарантує розвиток сучасних новітніх технологій та виробництво якісної та конкурентоспроможної продукції.

Оцінка відповідності – доведення, що встановлені вимоги до продукції, процесу, системи, особи або органу виконано шляхом випробування, здійснення контролю або сертифікації. (Сертифікація – процедура, за допомогою якої визнаний в установленому порядку орган документально засвідчує відповідність продукції, систем якості, систем управління якістю, систем управління довкіллям, персоналу встановленим законодавством вимогам.)

Стандартизація – це діяльність, що полягає у встановленні положень для загального і багаторазового застосування щодо наявних чи можливих завдань із метою досягнення оптимального ступеня впорядкування у певній сфері, результатом якої є підвищення ступеня відповідності продукції, процесів та послуг їх функціональному призначенню, усуненню бар'єрів у торгівлі та сприянню науково-технічному співробітництву.

Національна стандартизація – це стандартизація, що проводиться на рівні однієї країни.

Регіональна стандартизація – стандартизація, участь у якій відкрита для відповідних органів країн одного географічного або економічного регіону світу.

Міжнародна стандартизація – стандартизація, участь у якій відкрита для відповідних органів усіх країн.

Стандарт – це документ, що встановлює для загального і багаторазового застосування правила, загальні принципи або характеристики, які стосуються діяльності або її результатів, з метою досягнення оптимального ступеня впорядкованості у певній галузі, розроблений у встановленому порядку на основі консенсусу. Стандарт може містити вимоги до термінології, позначок, пакування, маркування чи етикетування, які застосовуються до певної продукції, процесу чи послуги.

Регіональний стандарт – стандарт, прийнятий регіональною організацією зі стандартизації.

Міжнародний стандарт – стандарт, прийнятий міжнародною організацією.

Європейський стандарт – це відкриті для громадськості технічні вимоги, прийняті одним із європейських органів стандартизації з метою повторюваного і постійного використання, відповідність яким не є обов'язковою. Європейський стандарт приймається CEN/CENELEC, який несе з собою зобов'язання його виконання як ідентичного національного стандарту та усунення суперечливих конфліктуючих національних стандартів.

Гармонізовані стандарти – це європейські стандарти, прийняті

європейськими органами стандартизації та підготовані відповідно до загальних принципів, узгоджених між Європейською комісією та європейськими органами стандартизації, та відповідно до мандата, що видається Європейською комісією після консультації з країнами-членами. Перелік гармонізованих (або визнаних гармонізованими) стандартів публікується в Official Journal Європейського Співтовариства (ОJЕС). Лише з моменту публікації в цьому журналі гармонізовані стандарти вважаються такими, що забезпечують презумпцію відповідності основним вимогам, установленим європейськими директивами, тобто відповідності європейському законодавству.

Сертифікація – підтвердження відповідності продукції, процесів, систем або персоналу третьою стороною. Сертифікація застосовується до всіх об'єктів оцінки відповідності, за винятком самих органів з оцінки відповідності, до яких застосуємо термін акредитація (стандарт ISO/IEC 17000).

Акредитація – процедура, у ході якої національний орган з акредитації документально засвідчує компетентність юридичної особи чи відповідного органу з оцінки відповідності виконувати певні види робіт (випробування, калібрування, сертифікація, контроль). Як правило, підтвердження своєї компетентності потребують випробувальні та калібрувальні лабораторії, органи із сертифікації продукції та послуг, із сертифікації систем управління якістю та систем управління довкіллям, із сертифікації персоналу, органи контролю.

Нормативний документ – це документ, який визначає загальні принципи, правила чи характеристики різних видів діяльності або їх результатів.

Технічні умови – документ, що встановлює технічні вимоги, яким повинні відповідати продукція, процеси чи послуги. Технічні умови можуть бути стандартом або його частиною та окремим документом.

Технічний регламент – це нормативно-правовий акт, прийнятий органом державної влади, що встановлює технічні вимоги до продукції, процесів чи послуги безпосередньо або через посилання на стандарти чи відтворює їх зміст.

Кодекс ustalеної практики (звід правил) – документ, що містить практичні правила чи процедури проектування, виготовлення, монтажу, технічного обслуговування, експлуатації обладнання, конструкцій чи виробів. Кодекс ustalеної практики може бути стандартом, частиною стандарту або окремим документом.

Сертифікат відповідності – документ, який підтверджує, що продукція, системи якості, системи управління якістю, системи управління довкіллям, персонал відповідають установленим вимогам конкретного стандарту чи іншого нормативного документа, визначеного законодавством.

Національний знак відповідності – єдиний знак, що застосовується для маркування продукції та свідчить про відповідність продукції вимогам регламентів. Це ознака того, що фізична чи юридична особа, яка здійснила маркування або відповідає за це, перевірила і засвідчує відповідність продукції вимогам усіх технічних регламентів, які її стосуються, і проходження процедур оцінки відповідності, що встановлені цими регламентами.

Безпека продукції – відсутність будь-якого ризику для життя, здоров'я, майна споживача і навколишнього природного середовища при звичайних умовах використання, зберігання, транспортування, виготовлення й утилізації продукції.

Якість продукції – сукупність властивостей, які відображають безпеку, новизну, довговічність, надійність, економічність, ергономічність, естетичність, екологічність продукції тощо, надають їй здатності задовольняти споживача відповідно до її призначення. Під належною якістю товару, роботи або послуги мають на увазі таку властивість продукції, яка відповідає вимогам, установленим для цієї категорії продукції в нормативно-правових актах і нормативних документах, та умовам договору зі споживачем.

Безпека та якість продукції забезпечується шляхом державного нагляду, тобто діяльності спеціально уповноважених органів виконавчої влади з контролю за додержанням підприємцями стандартів, норм і правил під час виробництва та випуску продукції (виконання робіт, надання послуг) з метою забезпечення інтересів суспільства і споживачів у її належній якості, безпечній для життя, здоров'я й майна людей і довкілля.

Послідовність виконання роботи

1. Ознайомитися із системою технічного регулювання.
2. Визначити роль технічного регулювання.
3. Визначити завдання технічного регулювання.

Письмово дати розгорнуті відповіді на наступні питання.

1. У чому полягає головна мета міжнародного технічного регулювання?
2. З яких складових складається технічне регулювання? Дайте

- характеристику кожній складовій.
3. Що в сукупності є узагальненою європейською моделлю системи технічного регулювання?
 4. Чому запобігає використання технічного регулювання?

Практичне заняття

2. МІЖНАРОДНІ ОРГАНІЗАЦІЙ У СИСТЕМІ МІЖНАРОДНОГО ТЕХНІЧНОГО РЕГУЛЮВАННЯ

Мета роботи - вивчення ролі міжнародних організацій у системі міжнародного технічного регулювання.

ЗАГАЛЬНІ ВКАЗІВКИ

Міжнародна організація – це об'єднання держав відповідно до міжнародного права і на основі міжнародного договору для здійснення співробітництва в політичній, економічній, культурній, науковотехнічній, правовій та інших галузях, що має необхідну для цього систему органів, права й обов'язки, похідні від прав і обов'язків держав, і автономну волю, обсяг якої визначається волею держав-членів.

Діяльність міжнародних організацій певною мірою може обмежувати можливості для односторонніх дій деяких країн – виробників сировини, перешкоджати створенню міжнародних об'єднань експортерів картельного типу. Приміром, дуже важливою міжнародною організацією картельного типу є Організація виробників та експортерів нафти (ОПЕК). Вона контролює більшу частину ринку нафти, і домовленості країн ОПЕК про розміри видобутку практично визначають ціни світового ринку. Розвинені країни – імпортери нафти постійно чинять тиск на ОПЕК з метою спонукання її до рішень про збільшення видобутку.

Особливого загострення це питання набуло восени 2000 р. у зв'язку з «бензиною кризою» в країнах Західної Європи. Класифікацію міжнародних організацій подано на рис. 2.1.

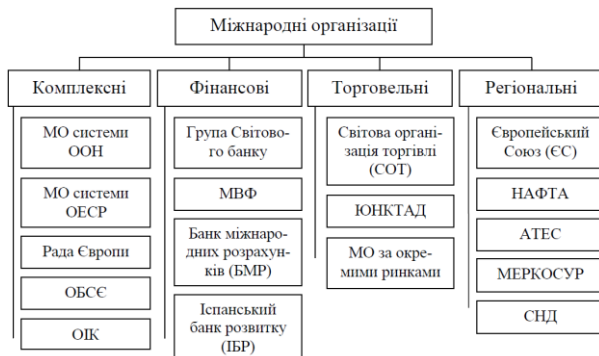


Рис. 2.1. Класифікація міжнародних організацій

Міжнародні торговельні організації мають за мету спостереження за реалізацією міжнародних товарних угод, вивчення стану світових товарних ринків і обговорення проблем, пов'язаних зі співвідношенням попиту і пропозиції на конкретних ринках, продукування рекомендацій урядам країн-учасниць (Міжнародні консультативні організації та Міжнародні дослідницькі групи). Найвпливовішими світовими організаціями в галузі економіки, торгівлі і, звичайно, технічного регулювання є Світова організація торгівлі (СОТ), Організація економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР), Організація об'єднаних націй (ООН), а саме комітети з питань продовольства та сільського господарства (FAO), промислового розвитку (UNIDO), торгівлі та розвитку (ЮНКТАД) та програма розвитку ООН (UNDP). На рис. 2.2 подано класифікацію міжнародних організацій з урегулювання світових товарних ринків, які займаються вирішенням проблем експорту та імпорту товарів, сертифікації, гармонізації стандартів, оцінювання якості різних груп товарів та технічного регулювання загалом.

Міжнародна торгівля є одним із важливих напрямів міжнародного економічного співробітництва. Отже, міжнародні структури, які відають її питаннями, відіграють у світі важливу роль. До таких організацій належить Світова організація торгівлі (СОТ), створена 15 квітня 1994 р. у м. Маракеші (Марокко) на основі Генеральної угоди з тарифів та торгівлі (ГАТТ). Ця організація стала правонаступницею ГАТТ. Як відомо, ГАТТ – це багатостороння міжнародна угода про режим торгівлі й торговельної політики, підписана в жовтні 1947 р. 23 країнами. На початок 1994 р. вона нараховувала 128 країн-членів. За час свого функціонування ця міжнародна структура багато зробила для лібералізації зовнішньої торгівлі, застосування режиму найбільшого сприяння в торгівлі,

знищення митних тарифів, усунення дискримінації у сфері торгівлі тощо.

Метою створення СОТ є здійснення міжнародних торговельних зв'язків через розроблення системи правових норм міжнародної торгівлі, контроль за їх дотриманням, а також забезпечення умов проведення багатосторонніх переговорів, спрямованих на глобальну лібералізацію торгівлі. СОТ діє в напрямі забезпечення тривалого і стабільного функціонування системи міжнародних торговельних зв'язків, лібералізації міжнародної торгівлі, досягнення рівноправності в торгівлі для всіх держав (із застосуванням норм про режим найбільшого сприяння, національний режим, заборону будь-яких форм дискримінації), поступового скасування митних і торговельних обмежень та вирішення інших завдань. На відміну від ГАТТ, членство в СОТ, як правило, передбачає обов'язкову участь держави в багатосторонніх угодах. Крім того, якщо ГАТТ була системою багатосторонніх угод, то СОТ є постійно діючою організацією. Якщо правила ГАТТ поширювалися лише на торгівлю товарами, то СОТ разом з організацією міжнародної торгівлі займається іншими пов'язаними з нею питаннями, зокрема питаннями інтелектуальної власності.

Рис. 2.2. Міжнародні організації з урегулювання світових товарних ринків

СОТ – це провідна міжнародна економічна організація, членами якої вже є 153 країни, на частку яких припадає близько 96% обсягу світової торгівлі; її функціями є встановлення правил міжнародної системи торгівлі й вирішення спірних питань між країнами-членами, що підписані під близько 30 угодами організації. Після приєднання низки країн, які зараз є кандидатами на вступ, у рамках СОТ здійснюватиметься майже весь світовий торговельний оборот товарів та послуг. Основні цілі СОТ визначено в преамбулі Маракеської Угоди про утворення СОТ.

Основними з них є такі:

- підвищення життєвого рівня;
- забезпечення повної зайнятості;
- постійне зростання доходів і ефективного попиту;
- розширення виробництва товарів і послуг та торгівлі ними;
- оптимальне використання світових ресурсів згідно з цілями сталого розвитку;

- захист і збереження довкілля;
- забезпечення для країн, що розвиваються, і найменш розвинених країн такої участі в міжнародній торгівлі, яка відповідає потребам їх економічного розвитку.

За останні роки значно розширилася сфера діяльності СОТ, яка на сьогодні далеко виходить за межі власне торговельних відносин. СОТ є потужною і впливовою міжнародною структурою, здатною виконувати функції міжнародного економічного регулювання. Членство у СОТ стало на сьогодні практично обов'язковою умовою для будь-якої країни, що прагне інтегруватися у світове господарство.

Процеси створення, становлення і розширення СОТ не були простими та однозначними. Хоча за останні 30 років масив загальних правил СОТ надзвичайно зріс, СОТ усе ще базується на принципі двосторонніх переговорів між членами з метою взаємного відкриття їх ринків. Члени СОТ, формулюючи вимоги до країн-претендентів стосовно доступу до їх ринків, відстоюють інтереси власних підприємств, захищаючи таким чином власне виробництво та робочі місця. Отже, переговорний процес є непростим і, як правило, тривалим. Для реалізації угод «Уругвайського раунду» було підписано понад 50 документів – угод, рішень, декларацій, протоколів тощо.

СОТ здійснює міжнародну торговельну політику і міжнародну торгівлю на основі певних принципів. Важливі принципи діяльності СОТ – це торгівля без дискримінації, розширення доступу до ринків, сприяння справедливій конкуренції, розумне використання митних зборів, заохочення розвитку і здійснення економічних реформ.

Правовою базою СОТ є низка багатосторонніх торговельних угод, яких було досягнуто під час так званого «Уругвайського раунду». Основні з них такі:

- Генеральна угода з тарифів і торгівлі (ГАТТ) 1994 р., яка визначає єдині норми і принципи міжнародної торгівлі товарами;
- Генеральна угода з торгівлі послугами (ГАТС), яка регулює відносини в торгівлі послугами;
- Угода про торговельні аспекти прав інтелектуальної власності (ТРИПС);
- Угода про правила і процедури вирішення суперечок;
- Угода про сільське господарство;
- Угода про застосування санітарних та фітосанітарних заходів;
- Угода про технічні бар'єри в торгівлі;

- Угода про правила походження товарів;
- Угода про процедури імпортного ліцензування;
- Угода про передвдвантажувальну інспекцію;
- Угода про пов'язані з торгівлею інвестиційні заходи;
- Угода про субсидії та компенсаційні заходи;
- Угода про захисні заходи.

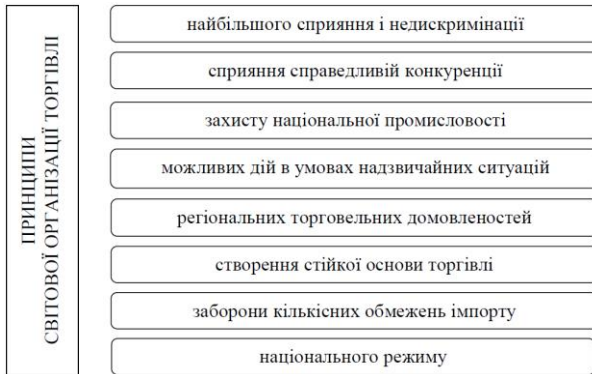


Рис. 2.3. Принципи діяльності СОТ

В Угоді про створення СОТ зазначена її організаційна структура. Вищим органом є Конференція міністрів, до складу якої входять представники всіх країн-членів. Вона збирається не менше одного разу кожні два роки. Конференція міністрів, виконуючи функції СОТ, здійснює необхідні для цього дії. Вона має повноваження ухвалювати рішення з усіх питань, що входять до сфери дії будь-якої з багатосторонніх торговельних угод. На першій Конференції міністрів, яка відбулася в Сінгапурі у грудні 1996 р., у заключній декларації було підтверджено курс на лібералізацію торгівлі та здійснення контролю за торговельною політикою, а також наголошено на пріоритеті багатосторонньої торговельної системи щодо регіональних торговельних угод. Друга Конференція міністрів, зібрана в Женеві в травні 1998 р., була присвячена 50-річчю ГАТТ/СОТ.

Організація економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР) була створена на базі Європейської організації економічного співробітництва, заснованої для управління допомогою з боку США та Канади в рамках Плану Маршала щодо реконструкції Європи після Другої світової війни. Починаючи з 1961 р., моменту свого створення, ОЕСР ставить за мету посилювати економіку країн-

членів, щоб зробити її більш ефективною, просувати ринкову економіку, розвивати вільні обміни, сприяти зростанню як індустріально розвинутим країнам, так і тих, що розвиваються.

Офіційні цілі ОЕСР:

- сприяння стійкому економічному і соціальному розвитку як країн-учасниць, так і країн, які не беруть участі в організації;
- розробка ефективних методів координації їх торговельної та загальноекономічної політики;
- сприяння досягненню найбільш високого рівня стійкого економічного розвитку, зайнятості та рівня життя в країнах-членах при збереженні фінансової стабільності;
- сприяння розвитку світової торгівлі на багатосторонній недискримінаційній основі відповідно до міжнародних зобов'язань;
- стимулювання і координування дій у сфері надання допомоги державам, що розвиваються.

ОЕСР сьогодні об'єднує 30 країн-членів і надає урядам цих країн рекомендації з вивчення, розробки та покращення соціально-економічної політики. Вони обмінюються позитивним досвідом, намагаються знайти шляхи вирішення спільних проблем, скоординувати внутрішню та міжнародну політику, які, особливо в час мондіалізації економіки, мають формувати все більш однорідну групу. Дискусії в рамках ОЕСР можуть розгортатися навколо чисто формальних рішень, наприклад уведення суперечливих юридичних норм, які заважають вільному переміщенню капіталів та послуг, виробленню заходів для боротьби з корупцією або забороні державних субсидій у суднобудівництві. Але часто такі дискусії дозволяють урядам бути більш поінформованими, щоб потім у національних рамках приймати рішення в усіх аспектах державної політики та краще відчувати їх вплив на міжнародну спільноту. Вони дають можливість пізнавати і діяти з урахуванням думок інших країн.

ОЕСР – це так званий інтелектуальний клуб країн, які поділяють спільні ідеї. Це – «клуб багатих», оскільки його країни-члени виробляють 2/3 світових матеріальних цінностей та послуг, але це не приватний клуб. Головна вимога, щоб стати його членом, – поділяти принципи ринкової економіки та демократичного плюралізму.

Ядром цієї організації спочатку стали країни Європи та Північної Америки. На сьогодні до ОЕСР входять: Австралія, Австрія, Бельгія, Великобританія, Греція, Данія, Іспанія, Ісландія, Ірландія, Італія, Канада, Корея, Люксембург, Мексика, Німеччина,

Норвегія, Нова Зеландія, Нідерланди, Польща, Португалія, Словаччина, США, Туреччина, Угорщина, Фінляндія, Франція, Чеська Республіка, Швейцарія, Швеція та Японія.

ОЕСР установила в рамках програм численні контакти з іншими країнами світу, зокрема республіками колишнього СРСР.

ОЕСР фінансується країнами – членами цієї організації. Внесок кожної з країн у річний бюджет визначається за формулою, яка враховує «вагу економіки» цієї країни. Найбільшим контрибутором ОЕСР є США, які формують 25% бюджету цієї організації, за ними йде Японія.

Обмін думками між країнами – членами ОЕСР базується на інформації та аналізі, які надаються секретаріатом цієї організації, що розташований у Парижі. Його робота організується за напрямами, аналогічними напрямам роботи міністерств в урядах та в тісному контакті консультативного плану з офіційними чинниками країн, які потім використовують у своїй роботі результати проведених аналізів. Ці ж результати є базою для прийняття рішень країнами – членами ОЕСР, які збираються на засідання спеціалізованих комітетів. Саме в рамках роботи комітетів відбувається обмін основною інформацією. Комітети об'єднують представників національних адміністрацій країн чи делегацій цих країн при ОЕСР.

До структури ОЕСР входять такі підрозділи:

- Рада;
 - Генеральний секретаріат;
 - Виконавча дирекція;
 - Дирекція по зв'язках з громадськістю;
 - Дирекція з питань фінансів, податків та підприємств;
 - Дирекція з питань харчування, сільського господарства та рибальства;
 - Дирекція з питань співробітництва для розвитку;
 - Дирекція з питань обмінів;
 - Дирекція з питань захисту навколишнього середовища;
 - Дирекція з питань статистики;
 - Дирекція з питань освіти, зайнятості, праці та соціальних справ;
 - Дирекція з питань науки, технології та промисловості;
 - Департамент з економічних справ;
 - Служба з питань державного управління;
 - Служба з питань розвитку територій.
- Організаційно до ОЕСР входять також напівавтономні

структури:

- Міжнародне енергетичне агентство;
- Агентство ОЕСР з ядерної енергетики;
- Європейська конференція міністрів транспорту;
- Центр розвитку;
- Центр із питань досліджень та інновацій у галузі освіти;
- Клуб Саеля.

Вищим органом ОЕСР є Рада. Вона має право приймати рішення. До неї входять по одному представнику від кожної країни – члена ОЕСР та представник Європейської комісії. Рада регулярно збирає послів країн при ОЕСР, щоб дати генеральні директиви організації щодо робіт, які мають бути виконані. Рада збирає один раз на рік міністрів країн - членів ОЕСР, які обговорюють основні поточні проблеми, актуальні з точки зору громадської думки, та визначають пріоритети організації на наступний рік.

Послідовність виконання роботи

1. Ознайомитися з характеристиками, завданням та напрямом діяльності Світової організації торгівлі.
2. Ознайомитися з характеристиками, завданням та напрямом діяльності організації економічного співробітництва і розвитку.

Письмово дати розгорнуті відповіді на наступні питання.

1. Перелічіть міжнародні організації, які займаються проблемами технічного регулювання у світі? Дайте коротку характеристику.
2. Яка мета створення та принципи діяльності СОТ?
3. Дайте характеристику організації економічного співробітництва і розвитку: мета, завдання, напрям та принципи діяльності?

Практичне заняття

3. ДІЯЛЬНІСТЬ ОРГАНІЗАЦІЇ ОБ'ЄДНАНИХ НАЦІЙ

Мета роботи - засвоїти основні принципи та напрямки діяльності Організації Об'єднаних Націй.

ЗАГАЛЬНІ ВКАЗІВКИ

Організація Об'єднаних Націй (ООН) – міжнародна організація,

заснована 26 червня 1945 р. на конференції в Сан-Франциско на підставі Хартії Об'єднаних Націй. Декларованою метою діяльності організації є підтримання і зміцнення миру і міжнародної безпеки та розвиток співробітництва між державами світу. До складу ООН з 14 липня 2011 р. входить 193 держави-члени, Україна входить як член – засновник разом з іншими 50 державами.

Діяльність організації побудована на 9 принципах (рис. 3.1).

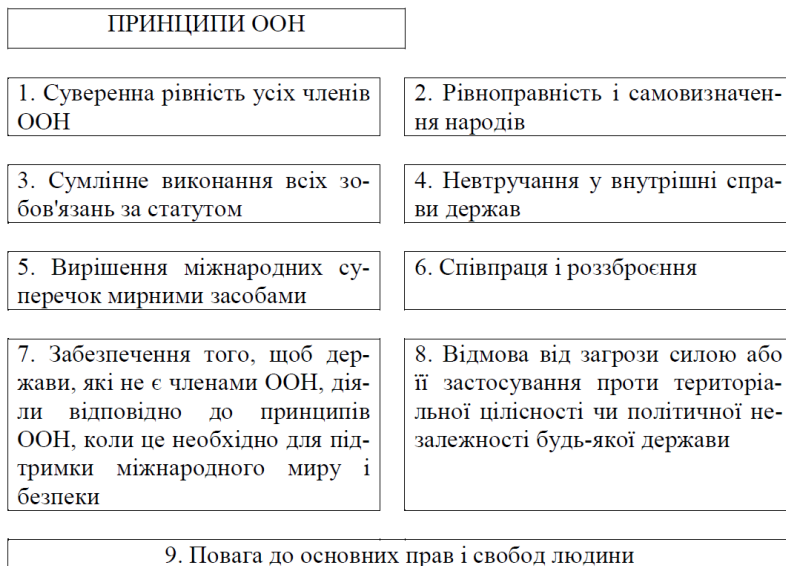


Рис. 3.1. Принципи діяльності ООН

Діяльність ООН підпорядкована основним цілям, що наведені на рис. 3.2.

Ця організація розробляє рекомендації, конвенції, заходи, які пропонує своїм членам прийняти і реалізувати шляхом включення до законодавства чи введення до нормативних актів. ООН прагне спонукати держави до вживання відповідних заходів щодо координування їх дій та ініціатив.

Система ООН складається з головних і допоміжних органів, спеціалізованих організацій та установ і автономних організацій.

До головних органів належать: Генеральна асамблея (ГА); Рада безпеки (РБ); Міжнародний суд і Секретаріат. Допоміжні органи, що виявляються необхідними, засновуються відповідно до Статуту.

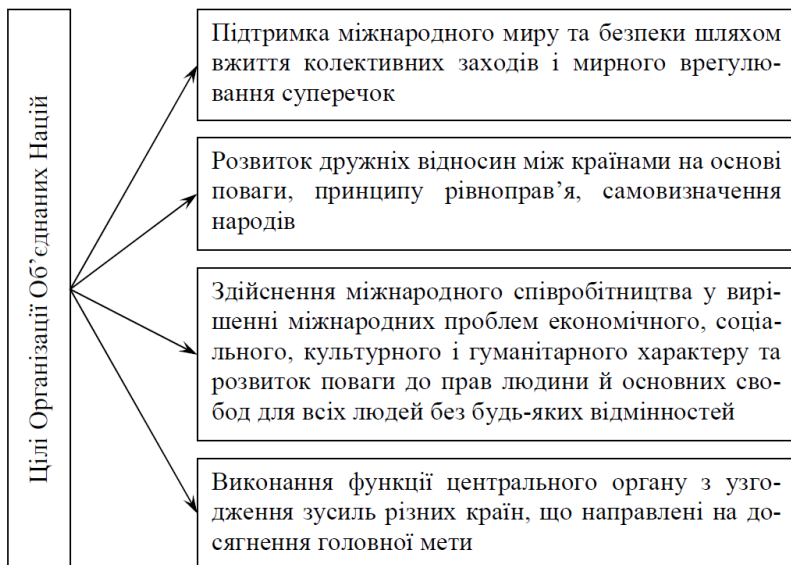


Рис. 3.2. Цілі діяльності ООН

Розглянемо внутрішню структуру міжнародних економічних організацій у системі ООН (рис. 3.3). Організація Об'єднаних Націй є центром вирішення проблем, актуальних для всього людства. Її діяльність здійснюється спільними зусиллями понад 30 пов'язаних із нею організацій, що складають Систему Організації Об'єднаних Націй. ООН та інші організації її системи працюють з метою забезпечення дотримання прав людини, охорони довкілля, боротьби з хворобами і скорочення масштабів бідності. Установи Організації Об'єднаних Націй розробляють норми та правила безпечного й ефективного повітряного сполучення та сприяють удосконаленню телекомунікацій і захисту інтересів споживачів. ООН є ініціатором міжнародних кампаній боротьби з оборотом наркотиків і тероризмом.

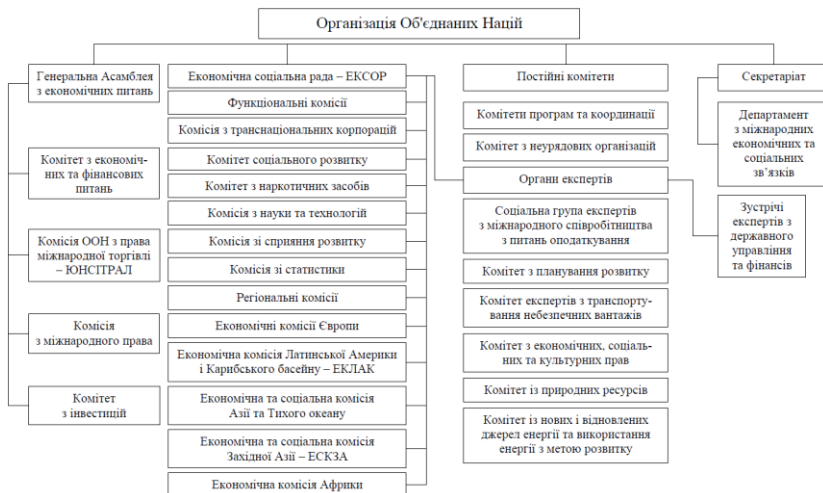


Рис. 3.3. Внутрішня структура ООН

Проблемами в галузі економіки, торгівлі, міжнародних економічних відносин, стандартизації, сертифікації, управління якістю та безпечністю товарів займаються окремі підрозділи ООН, класифікація яких наведена на рис. 3.4.

Програма розвитку (UNDP) була створена рішенням Генеральної асамблеї ООН в 1965 р., її діяльність фінансується з добровільних внесків держав, тому зберігається їх контроль над фінансуванням операцій. Це впливова міжнародна організація, що має численний апарат фахівців. Її штаб-квартира розташована в Нью-Йорку.

UNDP співпрацює з 166 країнами світу, допомагаючи їм знаходити власні шляхи розв'язання глобальних та національних проблем у галузі розвитку. Покращуючи власні можливості, вони мають змогу використовувати досвід та знання співробітників UNDP та широкого кола їх партнерів.

У більш ніж 100 країнах світу вона має свої постійні представництва. Діяльність UNDP у цей час ведеться майже у всіх країнах, що розвиваються. Її направляє Рада керівників, у яку входять представники близько 50 держав, що обираються ЕКОСОС строком на три роки. Головними критеріями надання допомоги за цією програмою виступають такі ключові показники, як чисельність населення й обсяг ВВП, розраховуючи на душу населення країни – одержувача допомоги. Допомога надається по п'ятирічних

орієнтовних завданнях за конкретними проектами в основному в трьох формах: спрямування фахівців, доставка устаткування й підготовка національних кадрів. Частка фінансування UNDP становить від 50 до 100%, залежно від рівня розвитку країни.

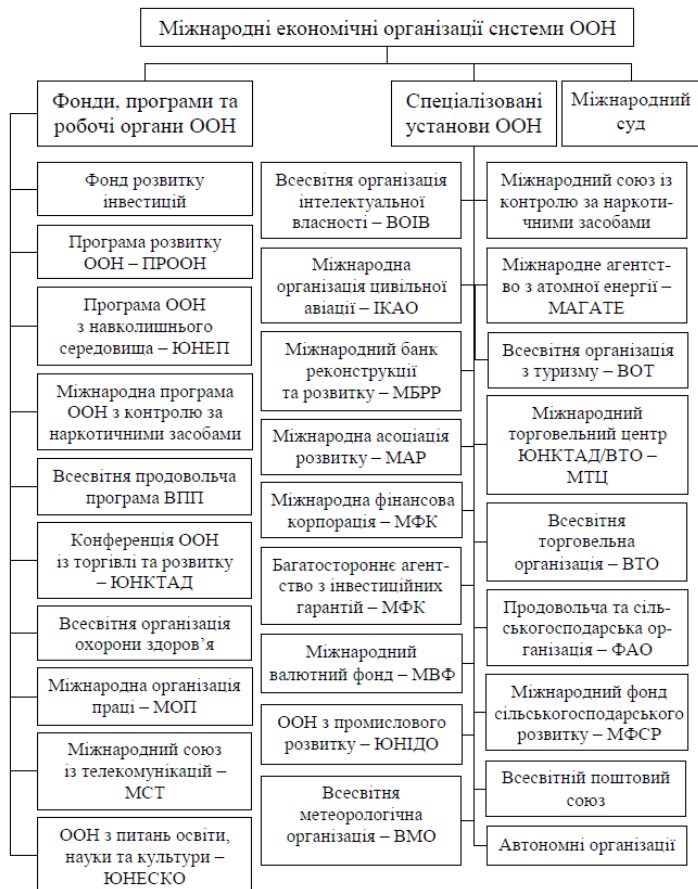


Рис. 3.4. Міжнародні економічні організації системи ООН

Тісним є зв'язок UNDP з Міжнародним банком реконструкції й розвитку, з яким вона координує свою діяльність. Орієнтація UNDP чітко проглядається за тією обставиною, що більшість її програм у країнах, що розвиваються, майже завжди виявляється під контролем західних фірм. У підпорядкуванні керівників Ради ЦРООН діють

кілька автономних добровільних фондів допомоги; найбільший із них – це фонд ООН у сфері народонаселення (ЮНФПА).

Світові лідери зобов'язалися виконати «цілі тисячоліття» в галузі розвитку, включно із такою всеохоплюючою метою, як скорочення бідності вдвічі до 2015 р. Мережа UNDP координує та допомагає країнам об'єднувати глобальні та національні зусилля, які спрямовуються на досягнення зазначених цілей. Основна увага зосереджена на допомозі країнам спільно виробити та поділитися рішеннями щодо проблем у таких сферах діяльності:

- демократичне врядування;
- подолання бідності;
- запобігання кризи та її подолання;
- енергетика та навколишнє природне середовище;
- ВІЛ/СНІД.

UNDP допомагає країнам, що розвиваються, отримувати та використовувати технічну допомогу ефективно. У всіх видах діяльності UNDP виступає на захист прав людини та створення рівних соціальних можливостей для жінок та чоловіків.

В Україні чотири основні сфери діяльності UNDP у галузі розвитку зосереджуються на демократичному врядуванні; подоланні бідності, досягненні процвітання та українських цілей розвитку тисячоліття; місцевому розвитку та гарантуванні безпечного середовища для людського розвитку; на енергетиці та навколишньому природному середовищі.

Присутність UNDP у країнах Східної Європи є вигідною не лише через довготривалу ізоляваність від міжнародного суспільства, але й через те, що UNDP може забезпечити, щоб ці країни ефективно почали новий розділ власної історії, яка базується на питаннях та потребах людського розвитку. UNDP в Україні підтримує національні зусилля в досягненні цілей розвитку тисячоліття шляхом упровадження низки своїх проєктів задля покращання достатку українського народу.

Країни, які отримали незалежність після розпаду Радянського Союзу в 1991 р. мали пройти процес потрібного переходу: від радянської республіки до незалежної держави; від централізованої системи управління до демократії; та від системи державного планування в економіці до ринкової економіки.

Спільні зусилля UNDP, уряду та народу України спрямовані на запровадження та подальше просування головних принципів демократичного врядування на всіх рівнях шляхом підтримки адміністративної реформи та залучення громадянського суспільства

до участі в процесі прийняття рішень. Програми щодо малого та середнього підприємництва та проекти з надання соціальної допомоги сприяли економічному розвитку країни. UNDP також виступає на захист концепції сталого розвитку та наголошує на важливості розвитку мереж НДО екологічного спрямування.

UNDP в Україні продовжує підтримувати уряд у досягненні європейських стандартів політики, інституційної спроможності шляхом трансформації відносин між державою та населенням, впровадженні ефективної децентралізації, діяльності приватного сектору у більш ліберальній ринковій економіці, заохочення громадян користуватися рівними можливостями доступу до послуг, дотриманні прав людини та процвітання.

UNDP досягає своїх цілей у тісній співпраці з іншими агенціями ООН, донорами та партнерами, користуючись досвідом міжнародних експертів та кращим національним досвідом. У своїй діяльності організація використовує найкращий глобальний досвід, пропагує гендерну рівність та основи суспільства, пристосованого до вимог глобальної економіки.

У 2000 р. під час проведення Світового саміту тисячоліття лідери 189 країн, включно з Президентом України, підписали Декларацію тисячоліття Організації Об'єднаних Націй. Від імені своїх народів вони визначили вісім цілей у галузі розвитку, які згодом стали відомі як Цілі розвитку тисячоліття (ЦРТ). Країни зобов'язалися досягти ЦРТ та домовилися зробити наш світ кращим для всього людства – уже до 2015 р.

Світові лідери прийняли вісім цілей, обіцяючи, що і багаті й бідні країни працюватимуть разом над подоланням крайньої бідності та голоду, наданням початкової освіти всім хлопчикам та дівчаткам, сприянням рівності між чоловіками та жінками, зменшенням дитячої смертності, покращенням здоров'я матерів, боротьбою над ВІЛ/СНІД та іншими небезпечними хворобами, забезпеченням стабільного розвитку природного навколишнього середовища.

Всесвітня кампанія з досягнення Цілей тисячоліття у сфері розвитку (ЦРТ), що розраховувалася на період з 2000 до 2015 р., знаходиться на завершальному етапі, та її успіх є очевидним. Проголошені цілі відображають зобов'язання, які міжнародна спільнота взяла на себе і спрямовуються на допомогу мільйонам людей, які живуть в умовах крайньої бідності.

Глобальні цілі розвитку тисячоліття були прийняті в українському контексті, урахуовуючи особливості розвитку нашої країни. Цілі розвитку тисячоліття для України – це орієнтири в галузі

розвитку на довгострокову перспективу, адаптовані з урахуванням особливостей національного розвитку нашої країни, узагальнені й кількісно виміряні – усього 6 цілей (рис. 3.6), 13 завдань та 33 показники.

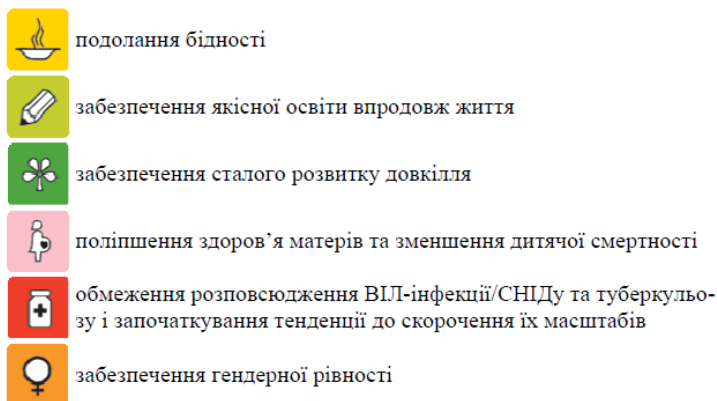


Рис. 3.6. Цілі розвитку тисячоліття для України

Однак не можна з упевненістю говорити, що остаточне досягнення Цілей буде успішним в усьому світі, згідно з оцінками, поданими в нещодавньому звіті ООН щодо прогресу проведення кампанії. Автори зазначають, що несталий розвиток та нерівний розподіл доходів значно уповільнюють досягнення Цілей розвитку тисячоліття в країнах СНД та Південно-Східної Європи.

Стратегія Національної громадської інформаційно-просвітницької кампанії щодо популяризації цілей тисячоліття в галузі розвитку в Україні підготовлена Представництвом ООН в Україні спільно з Міністерства економіки України. Ця стратегія спрямована на підвищення та поліпшення рівня громадської обізнаності щодо ЦРТ, надання інформації стосовно рівня досягнення ЦРТ Україною, проблемних питань та перешкод на шляху досягнення цілей до 2015 р. на доведення до відома та популяризацію концепції ЦРТ та її важливості серед широкого кола громадян України шляхом створення відкритої платформи для обговорення першочергових завдань національного розвитку України. Згідно зі стратегією кампанії планується використання друкованих матеріалів, аудіо- та відеоканалів, зовнішніх носіїв рекламної інформації (бігборди для соціальної реклами) тощо.

Діяльність у рамках запланованої кампанії спрямовуватиметься

на те, щоб політики, урядовці, державні очільники, лідери, приватний сектор, академічні кола, ЗМІ, організації громадянського суспільства й широка громадськість звернули увагу на необхідність надання подальшої підтримки задля активного досягнення Цілей в Україні шляхом підвищення громадської обізнаності про ЦРТ та сприяння їх упровадженню. Через спільні заходи з лобіювання, політичні консультації основний акцент робитиметься на підтримці подальшої розробки та запровадження Україною комплексних планів національного та регіонального розвитку та окремих заходів відповідно до ЦРТ та Світової Декларації тисячоліття.

Послідовність виконання роботи

1. Ознайомитися з характеристиками, завданням та напрямом діяльності Світової організації торгівлі.
2. Ознайомитися з характеристиками, завданням та напрямом діяльності організації економічного співробітництва і розвитку.

Письмово дати розгорнуті відповіді на наступні питання.

1. Дайте загальну характеристику ООН: рік заснування, мета та принципи, завдання та напрями діяльності?
2. Яку організаційну структуру має ООН?
3. Яка головна мета діяльності ФАО?

Практичне заняття

4. ХАРАКТЕРИСТИКА ТА ОСНОВНІ НАПРЯМИ ДІЯЛЬНОСТІ МІЖНАРОДНИХ ОРГАНІЗАЦІЙ У СФЕРІ ТЕХНІЧНОГО РЕГУЛЮВАННЯ

Мета роботи - вивчити характеристика та основні напрями діяльності міжнародних організацій у сфері технічного регулювання.

ЗАГАЛЬНІ ВКАЗІВКИ

До системи органів і служб стандартизації входять міжнародні (всесвітні та регіональні) і національні організації зі стандартизації. Існує понад 400 організацій, які займаються питаннями стандартизації (додаток А). Найбільші з них – Міжнародна організація зі стандартизації (ISO) і Міжнародна електротехнічна комісія (МЕК). Вони самостійні й незалежні одна від одної.

Організація ISO була заснована 23 лютого 1947 р. 25

національними організаціями зі стандартизації як координуючий орган, метою діяльності якого є ратифікація розроблених спільними зусиллями делегатів від різних країн стандартів.

Поширеною помилкою є те, що це начебто акронім, який розшифровується, як «International Standards Organization», чи щось подібне. ISO – не акронім; ця назва походить від грецького слова *isos*, що українською перекладається, як «рівний».

На сьогодні до ISO входить 161 країна зі своїми національними організаціями зі стандартизації. Україну в ISO представляє Державний комітет України з питань технічного регулювання та споживчої політики. Загалом у складі ISO більш ніж 80 комітетів-членів. Крім того члени ISO можуть мати статус членів-кореспондентів, що є організаціями зі стандартизації держав на стадії розвитку. Категорія «член-абонент» уведена для країн, що розвиваються.

Головна мета створення ISO – це сприяння розвитку стандартизації у світовому масштабі для полегшення світового товарообміну і співробітництва в галузі інтелектуальної, наукової, технічної та економічної діяльності. Ця організація проводить роботу зі стандартизації в усіх галузях промисловості, економіки і техніки, за винятком електротехніки та електроніки (саме тому ISO тісно співпрацює з Міжнародною електротехнічною комісією (IEC), яка відповідає за стандартизацію електроапаратури).

Основні об'єкти стандартизації та кількість стандартів (% від загального числа) наведено в табл. 2.1.

Табл. 4.1

Об'єкти стандартизації та кількість стандартів

№ з/п	Об'єкт стандартизації	% від загального числа
1	Машинобудування	29
2	Хімія	13
3	Неметалічні матеріали	12
4	Руди і метали	9
5	Інформаційна техніка	8
6	Сільське господарство	8
7	Будівництво	4
8	Спеціальна техніка	3
9	Охорона здоров'я і медицина	3
10	Основоположні стандарти	3
11	Довкілля	3
12	Упаковка і транспортування товарів	2

Решта стандартів належать до охорони здоров'я і медицини, охорони довкілля, інших технічних галузей. Питання інформаційної

технології, мікропроцесорної техніки тощо – це об'єкти спільних розробок ISO/IEC.

Останніми роками ISO приділяє багато уваги стандартизації систем забезпечення якості. Практичним результатом зусиль у цих напрямках є розробка і видання міжнародних стандартів.

У ході їх розробки ISO враховує очікування всіх зацікавлених сторін – виробників продукції (послуг), споживачів, урядових кіл, науково-технічних та громадських організацій.

Структуру організації наведено на рис. 4.1.



Рис. 4.1. Організаційна структура ISO

Керівними органами організації є такі:

I. Генеральна асамблея (вищий орган) – це зібрання посадових осіб та делегатів, призначених комітетами-членами. Кожен комітет-член має право представити не більше трьох делегатів, але їх можуть супроводжувати спостерігачі. Члени-кореспонденти та члени-абоненти беруть участь як спостерігачі.

II. Рада керує роботою ISO в перервах між сесіями Генеральної асамблеї. Рада має право, не скликаючи Генеральної асамблеї, направити в комітети-члени питання для консультації або доручити комітетам-членам їх вирішення. На засіданнях Ради рішення приймаються більшістю голосів присутніх на засіданні комітетів-

членів Ради. У період між засіданнями і в разі необхідності Рада може приймати рішення шляхом листування. Раді ISO підпорядковуються сім комітетів: ПЛАКА (технічне бюро), СТАКІ (комітет з вивчення наукових принципів стандартизації); КАСКО (комітет з оцінки відповідності); ІНФКО (комітет з науково-технічної інформації); ДЕВКОМ (комітет з надання допомоги країнам, що розвиваються); КОПОЛКО (комітет із захисту інтересів споживачів); РЕМКО (комітет зі стандартних зразків).

ІІІ. Технічне керівне бюро готує пропозиції щодо планування роботи ISO, з організації та координації технічних аспектів роботи. У сферу діяльності ПЛАКА входять розгляд пропозицій щодо створення і розпуску технічних комітетів, визначення галузі стандартизації, якою повинні займатися комітети.

ІV. Робочі органи – технічні комітети (ТК), підкомітети, технічні консультативні групи (ТКГ).

Діяльність ISO базується на п'яти головних стратегічних напрямках розвитку:

1. Підвищення відповідальності ISO потребам ринку шляхом більш ефективної участі споживачів й інших шарів суспільства, періодичної переоцінки поточних завдань для створених комітетів, розширення партнерських взаємин з міжнародними організаціями й іншими установами.

2. Просування системи ISO і її стандартів методами вдосконалення впливу на керівників промисловості, поліпшення засобів зв'язку і доставки інформації, посилення зобов'язань держав-членів, пропагування стандартів ISO і поширення їх використання.

3. Оптимізація використання засобів методом обслуговування потреб ринку і забезпечення відповідного фінансування, зосередження на пріоритетах, зниження витрат, повне використання наявного потенціалу інформаційних і комунікаційних технологій.

4. Стимулювання нових самопідтримуючих програм шляхом розширення технічних послуг ISO, поширення стандартів ISO на послуги, розширення глобального визнання оцінки відповідності.

5. Удосконалення інфраструктури національної стандартизації в країнах, що розвиваються, особливо програмами донорської допомоги.

У найбільш загальному вигляді ISO здійснює:

— Згоду. ISO забезпечує процедури розробки стандартів, що є відкритими і прозорими для всіх зацікавлених сторін в усьому світі.

Система ISO має могутню можливість рішення розбіжностей. Стандарти ISO забезпечують найбільш сприятливу згоду між усіма задіяними сторонами відносно технічних вимог, необхідних для полегшення обміну товарами, послугами й ідеями між людьми всіх націй.

— Сфера поширення. Має справу з повним спектром людської діяльності й «ноу-хау», починаючи від технічних вимог до характеристик розміру нарізних з'єднань і закінчуючи істотними рисами керування захистом навколишнього середовища в компаніях. У співробітництві з ІЕС і ІТУ (Міжнародний союз телекомунікацій) забезпечується охоплення всіх секторів економіки.

— Децентралізація керівництва. ISO є великою і розвиненою організацією, у якій працюють близько 800 технічних комітетів і підкомітетів, що розробляють стандарти силами понад 2000 робочих груп, із загальною координацією з боку технічного керівника ради. Секретаріати комітетів розміщуються в 30 країнах, дотримуючись у роботі загальних правил ISO.

— Раціональна підтримка. Багато членів ISO є одночасно членами регіональних організацій, що мають програми співробітництва у сфері стандартизації й відповідні сфери стандартизації. Так, Україна бере участь у Міждержавній раді зі стандартизації, метрології і сертифікації країн СНД. Віденська угода (ISO/CEN) для Європейського регіону є корисною робочою моделлю, принципи якого заслуговують розгляду в інших регіонах.

— Національні інфраструктури. Система ISO не може функціонувати без могутніх національних структур, забезпечених членами ISO. Вони створюють щороку тисячі національних погоджених позицій щодо пропозицій ISO, а також відбирають і інструктують десятки тисяч осіб, які працюють у делегаціях, щоб відстоювати національні погляди у відповідних комітетах ISO.

У технічній роботі ISO беруть участь понад 30 тис. експертів з різних країн світу. ISO користується світовим авторитетом як чесна і неупереджена організація і має високий статус серед найбільших міжнародних організацій.

Стандарти ISO – найбільш широко використовуються в усьому світі, їх більше 15 тис., причому щорічно переглядається і приймається знову 500 – 600 стандартів.

Стандарти ISO мають рекомендаційний характер, проте документи серії ISO 9000 більш ніж у 90 країнах прийняті як національні стандарти. У ISO 9000 устанавлюються єдині

міжнародні стандарти на систему управління якістю в будь-якій виробничій або сервісній компанії. Стандарт застосовується саме до системи якості у вигляді задокументованої послідовності дій з реалізації виробничого процесу. Він містить вимоги до побудови такої системи, яка б забезпечувала довготривалу підтримку і підвищення якості.

Комплекс міжнародних стандартів ISO 9000 містить такі елементи:

— ISO 9000-87 – загальне керівництво якістю і стандарти із її забезпечення. Стандарт дає тлумачення ключових договірних і недоговірних умов контрактних постачань і розкриває основні принципи реалізації політики у сфері якості. Визначаються правила застосування моделей систем якості, що описані в стандартах ISO 9001-9003;

— ISO 9001-87 – модель системи якості для забезпечення якості під час проектування або розробки, виробництва, монтажу й обслуговування. У стандарті встановлюються вимоги до системи якості, якщо контракт, укладений між двома сторонами, вимагає продемонструвати здатність постачальника розробляти і поставляти продукцію;

— ISO 9002-87 – модель системи якості для забезпечення якості під час виробництва і монтажу. У стандарті обумовлюються вимоги з якості, якщо контракт, укладений між двома сторонами, вимагає демонстрації можливостей контролю технологічних процесів, що є визначальним для приймання кінцевого продукту;

— ISO 9003-87 – модель системи якості для забезпечення якості під час остаточного контролю і випробувань. Стандарт установлює вимоги з якості, якщо контракт, укладений між двома сторонами, вимагає демонстрації здатності здійснювати контроль і остаточні випробування, необхідні для приймання кінцевого продукту;

— ISO 9004-87 – загальне керівництво й елементи системи якості. У стандарті розглядаються елементи системи якості. Дається керівництво щодо загальних принципів розробки і впровадження системи якості в умовах, не пов'язаних із контрактом.

До інших найважливіших стандартів належать такі:

— ISO 8402-86 – у стандарті розкриваються терміни і визначення у сфері якості;

— ISO 10011-92 – керівні вказівки з перевірки систем якості;

– ISO 10012-92 – система підтвердження метрологічної придатності вимірювального устаткування, управління процесом вимірювання;

– ISO 10013-94 – керівні вказівки для розробки керівництва з якості.

Згідно зі стандартами ISO 9000 у системі якості підприємства мають бути відображені 20 елементів. Це мінімальний набір елементів, який необхідно виконати підприємству для доведення своєї здатності проводити якісний товар.

Елемент 1. Відповідальність керівництва. Мета – розробка політики у сфері якості: побудова системи якості, організаційна структура підприємства, розподіл відповідальності й повноважень у системі якості, створення групи із забезпечення якості, призначення уповноваженого з якості, забезпечення нагляду за діяльністю для забезпечення якістю з боку вищого керівництва.

Елемент 2. Система якості. Мета – створення на підприємстві системи якості, що ефективно діє: структура управління якістю, документація в системі управління якістю, розподіл відповідальності, робочі групи з якості.

Елемент 3. Періодичний аналіз контрактів. Мета – координація аналізу контрактів усередині підприємства і з замовником: розподіл відповідальності за контроль контрактів, контроль контракту на здійснимість, узгодження умов постачання, контроль графіка виконання постачання.

Елемент 4. Управління проектуванням. Мета – забезпечення якості дослідно-конструкторських розробок: організація робочих груп для проектування продукції, навчання персоналу сучасним методам проектування і конструювання.

Елемент 5. Управління документацією. Мета – своєчасне надання необхідної інформації в системі якості: документообіг підприємства, порядок внесення змін у документацію, архівація даних.

Елемент 6. Закупівлі продукції. Мета – забезпечення якості постачань субпостачальників: оцінка субпідрядників, перевірка купленої продукції.

Елемент 7. Продукція, що постачається споживачем. Мета – перевірка, зберігання, утримання в справності даного виду продукції: внесок замовника у виробництво кінцевої продукції, запобігання псуванню продукції, що постачається замовником.

Елемент 8. Ідентифікація продукції. Мета – позначення виробу і можливість прослідкувати за виробом у процесі виробництва:

упровадження маркування й інших способів забезпечення ідентифікації, облік на всіх стадіях життєвого циклу продукції.

Елемент 9. Управління процесами. Мета – забезпечення якості на етапах виробництва, монтажу і технічного обслуговування: виробниче планування, товарно-матеріальний облік.

Елемент 10. Контроль і випробування. Мета – підтвердження виконання заданих вимог до продукції: вхідний контроль продукції, що надходить, контроль і випробування в процесі виробництва, вихідний контроль кінцевої продукції.

Елемент 11. Контрольне, вимірювальне і випробувальне устаткування. Мета – забезпечення придатності засобів вимірювань і випробувань: плани калібрування засобів вимірювань, реєстрація даних про калібрування засобів вимірювань.

Елемент 12. Статус контролю і випробувань. Мета – умови завершення контролю: акти приймання-бракування, розподіл і відповідне маркування продукції після проходження контролю.

Елемент 13. Дії з невідповідною продукцією. Мета – виключення з подальшого використання бракованих одиниць: виявлення і маркування бракованої продукції, окреме зберігання придатної продукції і браку.

Елемент 14. Дії, що корегують. Мета – пошук і усунення причин дефектів: робота з рекламаціями клієнтів, усунення причин появи дефектів, внесення змін до методик та інструкцій.

Елемент 15. Навантажувально-розвантажувальні роботи, зберігання, пакування і постачання. Мета – дії із запобігання пошкодженням і зниженню якості в ході логістичних операцій: безпечне зберігання, пакування відповідно до належних вимог, збереження цілісності продукції в процесі транспортування.

Елемент 16. Управління реєстрацією даних про якість. Мета – збереження інформації із забезпечення якості для її аналізу і надання доказів якості споживачеві: зберігання даних щодо якості.

Елемент 17. Внутрішні перевірки якості. Мета – визначення ефективності системи якості і шляхів її поліпшення: план проведення внутрішніх перевірок, звіти за наслідками перевірок, що корегують заходи за наслідками перевірок.

Елемент 18. Підготовка кадрів. Мета – оволодіння всіма працівниками підприємства навиками із забезпечення якості роботи: опис обов'язків, вимоги до кваліфікації, потреба в підвищенні кваліфікації, план підвищення кваліфікації.

Елемент 19. Технічне обслуговування. Мета – проведення технічного обслуговування під час уведення в експлуатацію:

гарантійне і післягарантійне обслуговування, післяпродажне обслуговування.

Елемент 20. Статистичні методи. Мета – упровадження відповідних статистичних методів контролю: визначення адекватних статистичних методів для перевірки процесу.

Дотримання на підприємстві стандартів ISO 9000 підтверджується сертифікатом, виданим незалежною організацією за наслідками проведення сертифікації системи якості. Такий сертифікат визнаний у всьому світі і є достатньою для покупця гарантією якості продукції. Наявність сертифіката на відповідність системи якості підприємства нормам ISO 9000 стає значною конкурентною перевагою, що може бути використано як інструмент маркетингу для створення іміджу підприємства. У деяких галузях сертифікат ISO 9000 є необхідною умовою для нормального функціонування, отримання замовлень.

Дуже широкими є ділові контакти ISO: з нею підтримують зв'язки близько 500 міжнародних організацій, у тому числі всі спеціалізовані агентства ООН, що працюють у суміжних напрямках. ISO підтримує постійні робочі відносини з регіональними організаціями зі стандартизації. Практично члени таких організацій одночасно є членами ISO. Отже, під час розробки регіональних стандартів за основу береться стандарт ISO нерідко ще на стадії проекту. Найбільш тісна співпраця підтримується між ISO і Європейським комітетом зі стандартизації (CEN).

Регіональні організації зі стандартизації обмежуються діяльністю в межах групи країн певного регіону. Ці організації сприяють розробці регіональних стандартів для розв'язання завдань, які впливають із загальних інтеграційних економічних і технічних угод між країнами регіону. Найбільша у світі регіональна організація зі стандартизації – Європейський комітет зі стандартизації (CEN), створена в рамках країн ЄЕС і Європейської асоціації вільної торгівлі (САВТ). CEN розробляє єдині європейські стандарти для країн-учасниць із метою усунення технічних бар'єрів, пов'язаних з розходженням вимог у національних стандартах. Для країн СНД регіональною організацією є Міждержавна рада зі стандартизації.

Діяльність ЄС у галузі стандартизації направлена на виконання положень Римського договору від 1957 р. про утворення єдиного європейського ринку. Договір передбачає дотримання законодавчих, розпорядчих і адміністративних рішень країн-членів. Для початку робіт зі зближення національних стандартів у рамках усунення технічних перешкод у торгівлі була характерна спроба їх

гармонізації. Дуже швидко стала очевидною неможливість вирішення проблеми таким шляхом, унаслідок цього відбувся перехід на утворення єдиних європейських стандартів – євронорм.

Проте головним напрямом, що реально усуває технічні перешкоди в торгівлі, визнано прийняття Директив ЄС прямої дії. Вони містять законодавчі положення і вимоги до параметрів конкретних товарів або процесів. Якщо в них є посилання на євронорму або технічний регламент, це переводить вказані нормативні документи в ранг обов'язкових до виконання.

Таким чином, був зроблений перехід від гармонізації окремих національних стандартів і технічних регламентів до гармонізації законодавчих положень (технічного законодавства). Рада ЄС визначила основний принцип гармонізації стандартів і сертифікації – гармонізація законоположень обмежується встановленням вимог безпеки в рамках директив. Це означає, що для даної продукції повинні бути забезпечені умови вільної торгівлі в межах ЄС; на органи, що відповідають за стандартизацію промислових товарів, покладається завдання з розробки таких технічних регламентів, які заставляють виробників випускати продукцію, що відповідає загальним вимогам директив. Самі по собі технічні регламенти і євронорми не зобов'язують виробників чітко виконувати їх вимоги. Однак на адміністрацію підприємств покладений обов'язок підтвердити відповідність продукту загальним вимогам директив. Тому, якщо підприємство не враховує вимог євронорм (технічного регламенту) і не може декларувати відповідність продукції їх вимогам, тоді додається проблема доведення відповідності виробу загальним вимогам директив через сертифікацію. У ході розробки євронорм широко використовуються національні стандарти країн-членів, особливо німецькі (стандарти DIN), французькі (AFNOR) і міжнародні. Якщо вказані нормативні документи відповідають вимогам інтеграції західноєвропейських країн, їх застосовують як європейські стандарти.

Роботи за директивами ЄС у галузі міжнародного технічного регулювання сконцентровані на регламентації обов'язкових норм з безпеки праці, охорони здоров'я і довкілля, а також на виявленні стандартів (технічних регламентів), на які потрібно робити посилання в директивах у частині вимог до параметрів якості товарів. Проблемні моменти європейської регіональної стандартизації пов'язані з інноваційними процесами, насамперед у машинобудуванні й технології. Є два аспекти цих проблем: забезпечення науково-технічного прогресу країн – членів ЄС через

стандартизацію і економічна ефективність стандартизації в період розробки нової продукції або технології.

Для упорядкування і розробки директив зі стандартизації визначено такі принципи:

- гармонізація законодавств країн – членів ЄС на основі вимог безпеки, охорони здоров'я і захисту навколишнього середовища;
- передача визначень технічних норм, що забезпечують ці параметри, Європейському комітету зі стандартизації (CEN) і Європейському комітету зі стандартизації в галузі електротехніки (CENELEC);
- визнання національними урядовими органами відповідності загальним вимогам директив тих виробів, які виготовлені за європейськими (євронорми) або національними стандартами (технічний регламент).

Якщо виробник випускає продукцію за якимось іншим нормативним документом, то він мусить довести відповідність свого товару вимогам директив сертифікатом відповідності, затвердженим у ЄС, або шляхом сертифікаційних випробувань у відповідних організаціях.

Після того як Комісія ЄС дійшла висновку, що в багатьох випадках перешкоди в товарообміні виникають через незнання про існуючі або розроблювані стандарти (технічні регламенти) в інших країнах ЄС, була прийнята директива ЄС «Методи і процеси інформування в галузі стандартів і технічних регламентів». Після її доопрацювання і введення в дію, склалась процедура взаємного інформування, основними етапами якої є такі:

- кожна країна – учасниця ЄС зобов'язана інформувати відповідну інстанцію про програми підготовки проєктів нормативних документів, при цьому з питань регламентів треба звертатись у Комісію ЄС, зі стандартів – у центральні секретаріати CEN і CENELEC;
- кожна з указаних центральних інстанцій збирає та обробляє інформацію, а потім подає її національним органам зі стандартизації країн-членів і регіональним органам зі стандартизації;
- кожна країна – член ЄС зобов'язана повідомляти отриману інформацію зацікавленим колам.

Директива стосується всіх видів продукції, крім харчових продуктів, сільськогосподарської продукції, медикаментів і косметики.

Основні практичні завдання з регіональної стандартизації

покладені на CEN і CENELEC, які у своїй практиці інформаційного забезпечення керуються цією Директивою. Діяльність цих організацій розглянуто нижче.

CEN заснований в 1961 р. Комітет розробляє європейські стандарти й об'єднує національні європейські інститути стандартів. CEN зазнав значних змін з утворенням Європейського Союзу (рис. 4.2). Його штаб розташований в Брюсселі (Бельгія).



Рис. 4.2. Організаційна структура CEN

Технічне правління координує роботу понад 270 технічних комітетів, підкомісій, робочих груп. CEN видав приблизно 8300 європейських стандартів. Більше 6000 документів перебувають у стадії вивчення.

Європейська стандартизація харчових продуктів розвивається з 1988 р. і може отримати новий стимул під тиском вимог безпеки. З 1988 р. CEN силами 7 технічних комітетів розробив понад 266 європейських стандартів у цьому секторі, головним чином стандарти на методи відбору проб і аналізу.

Європейська стандартизація підтримує європейське законодавство, роблячи внесок у якість і безпеку харчових продуктів. Прикладами є стандарти EN на матеріали в контакт з їжею, на харчові продукти, оброблені опроміненням. CEN також розробляє європейські стандарти у формі специфікацій (наприклад, EN 13188:2000 на оцет і EN 13189:2000 на оцтову кислоту). Частина цих стандартів є спільними стандартами EN/ISO.

Європейські стандарти охоплюють велику частину ланцюга постачання продовольства і враховують інтереси споживача. Окремі проекти, над якими працює CEN:

- нові технології (генетично модифікована продукція);
- недорогі експрес-методи аналізу в галузі мікробіології;
- корм для тварин;
- хлібні злаки;
- процедури відстеження риби.

Принципи Співтовариства вимагають, щоб підхід до стандартизації ґрунтувався не на конкретних специфікаціях, а на широких аспектах, таких як харчові добавки, забруднювачі, маркування. У галузі промислової продукції ці принципи, відомі як принципи «нового підходу», були прийняті всіма національними членами. У продовольчому секторі представники законодавчої влади виявилися неготовими скоротити національні вимоги у сфері систем інспекції (контролю) і припинити регулювання.

Розвиток європейських стандартів у секторі харчових продуктів пов'язаний з розвитком європейського законодавства, яке створює потребу в розробці:

- загальноприйнятих аналітичних методів, що гарантують порівняння результатів випробувань;
- методів відбору проб;
- методів підтвердження результатів випробувань, заснованих на загальних положеннях серії стандартів EN 45 000;
- керівництв, заснованих на новому гігієнічному законодавстві (аналіз безпеки у критичних контрольних точках).

Один із принципів роботи CEN – обов'язкове використання міжнародних стандартів ISO як основи для розробки євронорм або доповнення тих результатів, які досягнуті в ISO. Вибір пріоритетного напрямку має бути обґрунтований економічною необхідністю, що диктується ступенем впливу майбутнього стандарту на розвиток взаємовигідних зв'язків, неможливістю застосування міжнародного або іншого стандарту з цією метою, пропозиціями країн – учасниць CEN або рекомендаціями органів ЄС і ЄАВТ.

Вищий орган CEN – Генеральна асамблея, в якій представлені національні організації зі стандартизації, урядові органи країн – членів, а також ЄС і ЄАВТ. Генеральна асамблея обирає Адміністративну раду, що виконує такі функції:

- установа правил і способів застосування національних стандартів країн-учасниць і міжнародних стандартів під час розробки європейських стандартів;

- визначення можливості прямого використання національного або міжнародного нормативного документа як європейського стандарту і контроль за його дотриманням;
- координація робіт з національної стандартизації в рамках регіону.

Політика в галузі стандартизації визначається колегією директорів – представників національних організацій і затверджується Генеральною асамблеєю.

Процедура прийняття стандарту включає схвалення проекту робочою групою технічного комітету, розсилання проекту технічним бюро всім країнам-членам CEN в особі національних організацій зі стандартизації для голосування у встановлений термін. Євроорма (європейський стандарт) вважається прийнятою, якщо проти проекту подано не більше 20% голосів. Прийнятий стандарт уводиться в національну систему стандартизації всіх країн-членів, у тому числі і тих, що голосували «проти». Далі Адміністративна рада розглядає цей стандарт із точки зору ступеня його важливості для країн – членів ЄС. У разі позитивного рішення на нього робиться посилання у відповідній директиві ЄС і стандарт набуває статусу обов'язкового для виконання у країнах – членах ЄС.

Крім євроорм, CEN розробляє документи з гармонізації (HD) і попередні стандарти (ENV), спрямовані як на усунення технічних бар'єрів у торгівлі, так і на прискорення впровадження прогресивних технічних вимог у виробництво нових товарів.

Документи з гармонізації пояснюють сутність тих адміністративних і правових норм, які порушують одноманітність застосування міжнародних стандартів у країнах – членах CEN.

Прийнятий CEN європейський стандарт видається у двох варіантах: як євроорма і як національний стандарт у країнах – членах CEN. У другому варіанті стандарт може містити додаток у вигляді рекомендацій і роз'яснень, що сприяють його розумінню і застосуванню.

Крім розробки стандартів на продукцію, послуги, процеси, CEN займається стандартизацією систем забезпечення якості продукції, методів випробувань і акредитації випробувальних лабораторій. Із цього напряму створені й затверджені європейські стандарти – євроорми серії 29000 (EN 29000), що являють собою прийняття міжнародних стандартів ISO серії 9000 «методом обкладинки». У комплекс цих нормативних документів входять п'ять європейських стандартів:

- 1) EN 29000 «Загальне керівництво якістю і стандарти із забезпечення якості, керівні вказівки з вибору і застосування»;

2) EN 29001 «Системи якості. Модель для забезпечення якості при проєктуванні і (або) розробці, виробництві, монтажі й обслуговуванні»;

3) EN 29002 «Системи якості, модель для забезпечення якості при виробництві і монтажі»;

4) EN 29003 «Системи якості. Модель для забезпечення якості при остаточному контролі й випробуваннях»;

5) EN 29004 «Загальне керівництво якістю й елементи системи якості. Керівні вказівки».

У галузі випробувань, сертифікації та акредитації прийнято комплекс нормативних документів із семи основних європейських стандартів – євронорми серії 45000 (EN 45000):

– EN 45001 «Загальні критерії, що стосуються роботи випробувальних лабораторій»; – EN 45002 «Загальні критерії для оцінки (атестації) випробувальних лабораторій»;

– EN 45003 «Загальні критерії для органів з акредитації лабораторій»;

– EN 450011 «Загальні критерії для органів з сертифікації, що проводять сертифікацію продукції»;

– EN 450012 «Загальні критерії для органів з сертифікації, відповідальних за сертифікацію систем якості»;

– EN 450013 «Загальні критерії, що стосуються органів з сертифікації, що займаються атестацією персоналу»;

– EN 450014 «Загальні критерії для заяви постачальника про відповідність виробу стандарту».

Ці стандарти були розроблені CEN разом із Європейським комітетом зі стандартизації в галузі електротехніки та електроніки (CENELEC).

Сучасні проблеми CEN стосуються підготовки стандартів, відповідних потребам ринку, що виникають, і вчасного їх видання; ліквідації відставання прийняття стандарту від видання європейських директив; прискорення строків прийняття стандартів, кількість яких із року в рік відстає від числа їх проєктів.

Європейський комітет зі стандартизації в галузі електротехніки та електроніки (CENELEC) – це організація, заснована в 1973 р., що підпорядковується бельгійському законодавству.

Метою діяльності CENELEC є розробка електротехнічних стандартів, які будуть взяті за основу на європейському ринку, видаляючи при цьому бар'єри, що перешкоджають обміну товарами і

послугами в галузі електротехніки.

Суть головного напрямку роботи CENELEC полягає в усуненні будь-яких технічних розбіжностей між національними стандартами країн-членів, між процедурами сертифікації відповідності виробів вимогам стандартів і недопущенні виникнення технічних перешкод у торгівлі товарами електротехнічної галузі. Під час планування робіт зі стандартизації в галузі нових технологій ураховуються вимоги ЄС та ЄАВТ, запрошуються спеціалісти CEN та інших організацій. Так, якщо розглядаються питання, що стосуються інформатики, запрошується до участі Європейська конференція керуючих органів пошти і телекомунікацій. До складу організації входять: 30 країн – членів (Австрія, Бельгія,

Кіпр, Чехія, Данія, Естонія, Фінляндія, Франція, Німеччина, Греція, Угорщина, Ісландія, Ірландія, Італія, Латвія, Литва, Люксембург, Мальта, Нідерланди, Норвегія, Польща, Португалія, Іспанія, Румунія, Словаччина, Словенія, Швеція, Швейцарія і Великобританія), 27 країн – членів Європейського союзу, 3 країни – члени Європейської асоціації вільної торгівлі, 8 асоційованих членів, 38 партнерів-співробітників (Албанія, Боснія і Герцеговина, Болгарія, Хорватія, Македонія, Сербія і Чорногорія, Туреччина, Україна та ін.).

Основними сферами діяльності CENELEC є: – електричні установки;

- безпека електропобутових товарів;
- безпека електромедичних апаратів/матеріалів;
- електромагнітні поля в оточенні людей;
- стандартизація в галузі навколишнього середовища.

Використання електротехніки особами, які мають особливі потреби (літні люди, люди, обмежені в русі, діти та ін.). Структуру CENELEC наведено на рис. 2.16.

CENELEC відіграє важливу роль у галузі стандартизації. Так, організація може:

- представляти суму зацікавлених національних інтересів (промисловість, влади, партнери в соціальній сфері, споживачі);
- забезпечити консенсус на національному рівні;
- призначити національних експертів, які братимуть участь у роботі зі стандартизації;
- національні організації обов'язково включають стандарти CEN/CENELEC в ідентичні національні стандарти; усі

національні стандарти, що суперечать цьому стандарту, повинні бути скасовані.

Слід зазначити, що CENELEC підтримує європейське законодавство, а саме: директиви про «новий підхід», випущені Європейською комісією, що визначають основні вимоги до продуктів; мандат комісії, який сприяє стандартизації в рамках європейської політики завдяки розробці стандартів; узгоджені стандарти – такі, що відповідають вимогам директив Комісії. Вони застосовують презумпцію автоматичної відповідності до продуктів, виготовлених згідно зі стандартами.

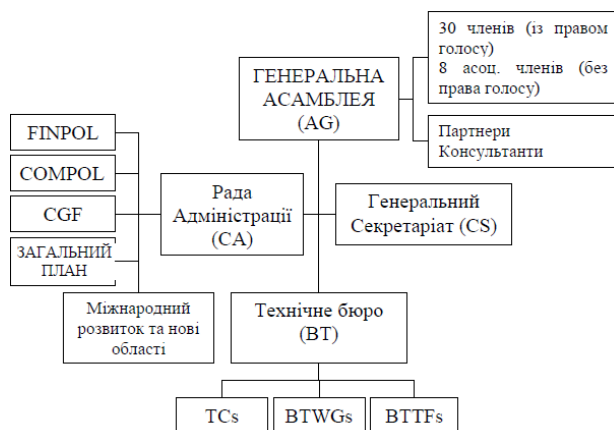


Рис. 4.3. Організаційна структура CENELEC

Організацією розроблено такі стандарти: 821 узгоджений стандарт, ідентичний стандартам CEI, 220 узгоджених стандартів, заснованих на стандартах CEI, 375 узгоджених стандартів, повністю європейських, 3829 стандартів, продиктованих потребами ринку.

Стандарти CENELEC видаються як європейські стандарти (EN – євронорма) і є підставою для «гармонізації стандартів» у всіх державах – членах ЄС. Вони мають бути введені в структуру національних стандартів, де замінюють усі інші стандарти у відповідній галузі. У цьому випадку вони набувають статусу рекомендації або закону. Стандарти CENELEC також можуть мати договірний статус у комерційних документах. Також діють декілька спільних робочих груп CEN/CENELEC:

–із систем обробки конфіденційних повідомлень, локальних мереж, переносу файлів, структури адміністративних елементів та

ін.;

європейська робоча група з відкритими системами, мета якої – досягти згоди всіх зацікавлених сторін з основних напрямів європейської стандартизації. Технічні документи цієї групи призначені для всіх міжнародних організацій і CEN/CENELEC.

Послідовність виконання роботи

1. Ознайомитися зі структурою та принципами роботи міжнародних та регіональних організацій зі стандартизації.

2. Ознайомитися зі структурою та принципами роботи міжнародних та регіональних організацій з метрології.

3. Ознайомитися зі структурою та принципами роботи міжнародних та регіональних організацій в галузі оцінки відповідності та акредитації.

4. Ознайомитися зі структурою та принципами роботи міжнародних та регіональних організацій в галузі якості, безпеки та споживчої політики.

Письмово дати розгорнуті відповіді на наступні питання.

1. Перелічіть міжнародні та регіональні організації в галузі якості, безпеки та споживчої політики? Дайте їм характеристику.

2. Які міжнародні та регіональні організації регулюють діяльність у галузі метрології?

3. Що таке ЕОQ? Яка місія покладена на цю організацію?

4. Назвіть рік заснування, принципи діяльності та переваги від використання системи НАССР Міжнародного альянсу НАССР.

Практичне заняття 5

5. ОСНОВНІ ПОНЯТТЯ В ОБЛАСТІ СЕРТИФІКАЦІЇ

Мета роботи - вивчити основні поняття в області сертифікації.

ЗАГАЛЬНІ ВКАЗІВКИ

Сучасна світова економіка переживає новий етап, пов'язаний із зближенням економік більшості країн, створенням транснаціональних об'єднань, активним розвитком міжнародної торгівлі. Ці процеси супроводжуються виникненням нових форм співробітництва в сферах, що торкаються питань підвищення вимог якості, конкурентоспроможності, безпеки продукції та послуг. Виникнення спірних питань між багатонаціональними виробниками

і споживачами зумовило розроблення і впровадження міжнародних нормативно-законодавчих актів і директив, розширення міжнародної юридичної бази, правового та технічного законодавства. Об'єднання навколо питань технічної та юридичної співпраці дозволило країнам створити потужну торговельну спілку з великим споживчим ринком та невичерпними зовнішньоекономічними можливостями - GATT, а пізніше - WTO.

GATT - організація країн, що приєдналися до Генеральної угоди з тарифів і торгівлі, від яких залежав розвиток торговельно-економічного співробітництва між окремими державами (створена в 1948 р.). Тепер у рамках GATT співпрацюють близько 150 країн, вирішуючи важливі питання, які стосуються взаємовідкритості ринків товарів і послуг країн-учасниць. Україна уклала угоду про приєднання до WTO з 15 листопада 1996 р.

WTO - це Світова організація торгівлі, створена в 1994 р. у ході Уругвайської зустрічі (раунду) країн-членів GATT. Офіційно WTO розпочала свою діяльність з 1 січня 1995 р., погодивши розподіл питань компетентності з GATT:

Система GATT / WTO дає можливість розвинути зовнішньоекономічну діяльність країн-учасниць, забезпечивши національні інтереси кожної з сторін, завдяки підписаним домовленостям-угодам. Цей пакет угод є результатом взаємних компромісів країн-учасниць. У них передбачено можливості захисту національного товаровиробника, обмеження надходження іноземних товарів на внутрішній ринок, недопущення неякісних товарів до вітчизняного споживача. Угодою в сільському господарстві GATT / WTO передбачено можливість застосування спеціальних захисних положень шляхом кількісних обмежень імпорту, додаткових змішаних імпортних зборів, мінімальних імпортних цін, вибіркового ліцензування, застосування внутрішньої підтримки сільгоспвиробників, застосування експортних обмежень тощо.

Участь України в міжнародній торгівлі робить необхідною її інтеграцію у світові економічні структури, зокрема до WTO, при забезпеченні процесу інтеграції таким чином, щоб максимально враховувалися національні інтереси. Реалізуючи положення угод GATT щодо тарифного і нетарифного регулювання, можна захистити вітчизняного товаровиробника, обмежити доступ неякісних іноземних товарів на внутрішній ринок. Цьому принципу відповідає національне законодавство України в розділі, у якому висвітлено національні системи стандартизації та суміжних видів діяльності (сертифікації, акредитації, метрології) та відповідні нормативно-

технічні документи, що забезпечують і регламентують роботу в даному напрямі.

Під сертифікацією розуміють не лише встановлення відповідності продукції, процесів чи послуг, заданих у нормативних документах критеріям і вимогам. Сертифікація - це досить значний перелік дій, безпосередньо пов'язаних з оцінкою відповідності; проведення яких забезпечують незалежну і неупереджену оцінку якості продукції.

При ідентифікації продукції виявляють її відповідність до аналогів, які характеризуються такою самою сукупністю споживчих властивостей або відповідність до опису продукції на маркуванні, супроводжувальних або нормативних документах (*identificare* - від лат. ототожнювати). Ідентифікація - процедура, з допомогою якої встановлюється відповідність представленої для сертифікації продукції вимогам, що висуваються для даного виду (типу) продукції, згідно з нормативно-технічною документацією.

Для проведення ідентифікації продукції (процесів, послуг) та встановленню яким ідентифікуючим критеріям нормативнотехнічної документації вона повинна підпорядковуватися, необхідна наявність класифікаторів, за якими можна чітко встановити не лише призначення продукції (процесів, послуг), а й рівень вимог до неї.

Термін "сертифікація" походить від вислову "вірно (правильно) зроблено" (від лат. *certus* - певний, точний). Під цим терміном розуміють наступне: "Сертифікація - процедура, з допомогою якої третя сторона дає письмову гарантію, що продукція, процес чи послуга відповідають заданим вимогам". Таким чином процес сертифікації має на увазі те, що встановленим чином здійснюється оцінювання відповідності властивостей і характеристик продукції чи послуг. Відповідність - це дотримання всіх встановлених вимог до продукції, процесу чи послуги. Для забезпечення процесу сертифікації потрібно виконання двох умов. Перша - бажання постачальника (виготовлювача, виконавця) випускати продукцію, яка відповідає заданим вимогам, та можливість постійно забезпечувати необхідний рівень виробництва, що в кінцевому припускає подання письмової гарантії, що продукція (процес чи послуга) відповідають заданим вимогам - заяві постачальника про відповідність. Термін "заява постачальника про відповідність" означає, що постачальник (виготовлювач або виконавець) під свою особисту відповідальність повідомляє, що вся продукція відповідає вимогам конкретного нормативного документа. Заява постачальника про відповідність повинна завжди супроводжуватися забезпеченням відповідності,

може бути представлена як документ, ярлик, надруковане повідомлення, каталог, накладна, інструкція з експлуатації чи іншого еквівалентного засобу, який стосується продукції, і містить такі дані: адресу виготовлювача (виконавця), назва або позначення виробу, необхідну додаткову інформацію про виріб, відповідність нормативному документу, гарантійні зобов'язання тощо. Друга умова - наявність органу, що підтвердить дотримання заданих вимог виготовлювачем при випуску продукції, тобто проведе оцінку відповідності. Процедура оцінювання відповідності визначається як систематична перевірка ступеня відповідності продукції, процесу, чи послуги заданим вимогам. Перевірка відповідності - підтвердження відповідності продукції, процесу чи послуги заданим вимогам, яке одержують шляхом вивчення доказів. В оцінці відповідності найбільш достовірними вважаються результати, які отримують при випробовуваннях "третьою стороною". Третя сторона – особа або орган, які визнаються незалежними від сторін-учасників питанні, що розглядається. При цьому вважається, що сторони-учасники репрезентують, як правило, інтереси постачальників (перша сторона) і покупців (друга сторона). Отримання результатів з відповідності і випробовування проводять у спеціалізованих лабораторіях, які повинні відповідати певним критеріям. Саме тому випробовуванням, контролю та оцінюванню продукції за зразком, що становлять початкову фазу процесу сертифікації, передують процес визначення можливості проведення необхідних досліджень у самій лабораторії - перевірка на якість проведення випробувань, атестація та акредитація (тобто визначення технічної компетентності й об'єктивності) випробувальних лабораторій. Перевірка лабораторії на якість проведення випробувань є встановленням з допомогою міжлабораторних порівняльних випробувань спроможності даної лабораторії проводити випробування.

Атестація — перевірка випробувальної лабораторії для визначення її відповідності встановленим критеріям акредитації.

Акредитація - офіційне визнання того, що випробувальна лабораторія є правочинною здійснювати конкретні випробування або конкретні типи випробувань.

Робота випробувальних лабораторій - один із ключових моментів в організації робіт із сертифікації в країні, тому нагляд за діяльністю, організацію порівняльних міжлабораторних випробувань, перевірку роботи, а в кінцевому, акредитацію лабораторій проводить спеціальний орган з акредитації.

Кожна продукція (процес чи послуга) може мати власні правила

застосування, нормативні документи, процедури, методи випробувань, що відповідають вимогам щодо забезпечення якості та піддаються контролю, що становить систему сертифікації. Інколи сертифікація проводиться за схемою, що визначає склад і послідовність дій третьої сторони під час проведення сертифікації відповідності. Проведення сертифікації однорідної продукції за визначеною схемою може сформувати система сертифікації, яка займається встановленням відповідності певного виду продукції, згідно з правилами, нормативними документами та вимогами, з використанням процедур, які відносяться саме до цієї продукції. Декілька таких систем сертифікації однорідної продукції зі своїми органами і лабораторіями можуть становити загальну систему сертифікації. Системи сертифікації можуть діяти на національному, регіональному і міжнародному рівнях.

Управління системою сертифікації здійснює орган із сертифікації, який, згідно з ДСТУ 2462-94, може сам проводити випробування або здійснювати нагляд за діяльністю зі сертифікації, що проводить за його дорученням інший орган. Передбачається два види сертифікації-обов'язкова і добровільна. Обов'язкова сертифікація - це визначення відповідності продукції (послуг, процесів) вимогам, які введені нормативними документами в ранг обов'язкових. Добровільна сертифікація проводиться на добровільних засадах за бажанням та ініціативою виготовлювача, постачальника чи споживача продукції.

Встановлення відповідності вимагає конкретного обладнання й окремих випробувальних лабораторій, акредитація яких здійснена згідно з певними правилами, процедурами та настановами. У таких випадках говорять про створення системи акредитації лабораторій. Для проведення акредитації необхідно здійснити атестацію лабораторії - перевірку випробувальної лабораторії для визначення встановленим критеріям акредитації. Управління системою акредитації здійснює національний орган з акредитації.

Сертифікація вважається основним достовірним способом доведення відповідності продукції (процесу чи послуг) відповідним вимогам. При сертифікації використовують ряд документів і позначень, які вказують на відповідність продукції чи послуг встановленим вимогам: протокол випробувань; атестат виробництва; сертифікат відповідності; сертифікат на систему якості підприємства; сертифікат на систему охорони природи; сертифікат на систему охорони праці підприємства.

Протокол випробувань - документ, що містить результати

випробувань продукції та іншу інформацію щодо випробувань. Агестат виробництва засвідчує, що виробництво забезпечує протягом встановленого проміжку часу стабільність якості виготовлення певних видів продукції або окремих її характеристик, які підтверджують під час проведення сертифікації. Сертифікат відповідності вказує, "що забезпечується необхідна впевненість у тому, що потрібним чином ідентифікована продукція, процес чи послуга відповідають конкретному стандарту чи іншому нормативному документу" (від англ. certificate - свідоцтво, посвідчення). Відповідність продукції може засвідчити захищений в установленому порядку, згідно з правилами сертифікації, знак відповідності.

У деяких випадках споживач може вимагати документ, що засвідчує наявність і стабільну роботу систем управління роботою підприємства - системи управління якістю продукції, системи екологічної безпеки підприємства та системи управління охороною праці на підприємстві. Вважається, що підприємство, яке не забезпечує, прийняті умови праці, не може випускати продукції чи надавати послуги, що відповідають нормативним. Тому проводиться встановлення відповідності роботи підприємства нормативним документам ISO серій 9000, 10000, 14000 або 18000. Якщо виробництво та умови праці на ньому відповідають вимогам, то це може бути засвідчено у вигляді сертифіката на систему якості підприємства, сертифіката на систему охорони навколишнього середовища або сертифіката на систему охорони праці на підприємстві (українська система сертифікації встановлює відповідність лише системи якості підприємства з видачею відповідного сертифіката).

Загальний перелік сертифікованої продукції в межах конкретної системи сертифікації, відомості про сертифіковані системи якості, акредитовані лабораторії, атестацію експертів/аудиторів друкують у відповідних виданнях або зберігають на машинних носіях даних у вигляді реєстру системи сертифікації.

В Україні роботи зі сертифікації проводяться з 1992 р. після виходу Постанови Кабінету Міністрів України від 27.02.92 р. № 95 та Декрету Кабінету Міністрів України від 25.05.93 № 99, які визначили пріоритетні напрями розвитку даної галузі стандартизації. Відповідно до цих законодавчих документів були розроблені перші нормативні документи української системи сертифікації - УкрСЕПРО, які визначали підстави, вимоги і порядок проведення робіт щодо встановлення відповідності продукції, процесів чи

послуг, застосування різних видів сертифікацій (обов'язкову або добровільну) тощо. Правовою основою діяльності національної системи сертифікації продукції УкрСЕПРО є закони України в яких визначено вимоги до якості та безпеки продукції, процесів чи послуг. Основними нормативними документами, які регламентують роботу в системі УкрСЕПРО є державні стандарти України.

Послідовність виконання роботи

1. Ознайомитися з питанням актуальності сертифікації.
2. Вивчити основні Терміни і визначення в галузі сертифікації.
Письмово дати розгорнуті відповіді на наступні питання.
 1. Навіщо потрібна сертифікація? Її актуальність.
 2. Виникнення та розвиток сертифікації?
 3. Що таке ЕОQ? Яка місія покладена на цю організацію?
 4. Наведіть основні терміни та визначення в галузі сертифікації? Поясніть їх.

Практичне заняття

6. СИСТЕМА ДЕРЖАВНОЇ СЕРТИФІКАЦІЇ УКРАЇНИ (УкрСЕПРО)

Мета роботи - вивчити загальні відомості, структуру та принципи роботи УкрСЕПРО.

ЗАГАЛЬНІ ВКАЗІВКИ

Згідно з ДСТУ 3410-96, сертифікація в системі УкрСЕПРО передбачає підтвердження третьою стороною показників, характеристик і властивостей продукції, процесів чи послуг на підставі випробувань, атестації виробництва та сертифікації систем якості. У системі УкрСЕПРО передбачається можливість підтвердження відповідності продукції процесів і послуг встановленим вимогам такими способами:

- заповненням декларації відповідності;
- заповненням декларації відповідності з наступною реєстрацією в органі сертифікації; сертифікації продукції, процесів чи послуг;
- комбінованим способом шляхом заповнення декларації та сертифікації.

Конкретний спосіб і порядок встановлення відповідності

продукції визначається Кабінетом Міністрів України в кожному окремому випадку; для різних видів продукції чи послуг з урахуванням потенційного ризику від споживання даної продукції (послуг). Виробник чи особа, що надає послуги, має право самостійно визначити спосіб підтвердження відповідності з дозволених для даного виду продукції.

У системі УкрСЕПРО передбачається підтвердження відповідності продукції, що ввозиться на митну територію України, вимогам національних нормативних документів з наданням особі (постачальнику), що ввозить продукцію, відповідних підтверджуючих документів:

- декларації відповідності;
- декларації відповідності, зареєстрованої в уповноваженому органі сертифікації;
- сертифіката;
- свідоцтва про визнання іноземного сертифіката, яке завірене в українському органі сертифікації за відповідним видом продукції.

Тому порядок визнання іноземних сертифікатів встановлюється Національним органом із стандартизації і сертифікації за наявності відповідних угод з країноювиготовлювачем продукції, що підлягає контролю.

У системі УкрСЕПРО проводиться обов'язкова та добровільна сертифікації продукції, процесів чи послуг. Отже, встановлюється обов'язковість проведення сертифікації, згідно з переліком продукції, яка має важливе народногосподарське значення або яка має значний вплив на загальний стан здоров'я чи безпеку населення, безпеку навколишнього середовища, чи робота якої може призвести до виникнення небезпеки порушень технічної та інформаційної сумісності тощо. Обов'язкова сертифікація може проводитися на відповідність чинним законодавчим і нормативним актам України та обов'язкових вимог міжнародних і національних стандартів інших держав, що діють в Україні. Перелік продукції, що підлягає обов'язковій сертифікації, визначається Кабінетом Міністрів України. Обов'язкова сертифікація може проводитися за однією схемою:

- сертифікація одиночного виробу;
- сертифікація партії; сертифікація типу (моделі);
- сертифікація з обстеженням виробництва;
- сертифікація з атестацією виробництва;
- сертифікація систем якості виробництва на стадії розробки;
- сертифікація систем якості виробництва на стадії виробництва (виготовлення) продукції, процесу чи послуг.

Правила сертифікації продукції за окремими схемами встановлюються Національним органом стандартизації і сертифікації.

Добровільна сертифікація в системі УкрСЕПРО проводиться на відповідність вимогам, що не віднесені до обов'язкових, при цьому встановлюється відповідність продукції всім обов'язковим вимогам, якщо такі існують. З 1999 р. в Україні, згідно з рекомендацією Директиви Європейського Співтовариства, впроваджується модульний принцип оцінки відповідності при проведенні добровільно сертифікації. Виробник має право вибрати будь-який модуль (схему оцінки відповідності продукції вимогам нормативних документів, залежно від його технічних і фінансових можливостей та промислово-комерційних потреб.

Документація, що стосується модульної сертифікації, у тому числі технічний опис продукції та протоколи випробувань повинні зберігатися протягом 10 років після виготовлення останньої одиниці продукції для забезпечення контролю зі сторони органів виконавчої влади та органів із сертифікації.

Розглядом суперечностей між заявником і органом сертифікації з питань сертифікації продукції (незалежно, в якій системі сертифікації - добровільній чи обов'язковій проводилися роботи) займається Комісія з апеляцій, яка працює при Національному органі з сертифікації.

Основою інформаційного забезпечення системи УкрСЕПРО є Реєстр Системи УкрСЕПРО. Дані Реєстру та інформація про діяльність з сертифікації періодично публікуються в інформаційних виданнях. Офіційною мовою системи УкрСЕПРО є українська мова, проте за потреби документи можуть супроводжуватися автентичним текстом на будь-якій іншій мові, при цьому тексти мають однакову силу.

Організаційну структуру системи УкрСЕПРО визначає стандарт ДСТУ 3410-96 та проект Закону України "Про стандартизацію та сертифікацію", згідно з якими систему очолює Національний орган із сертифікації - Держстандарт України. Йому підпорядковуються:

- науково-технічна комісія;
- випробувальні лабораторії (центри);
- калібрувальні лабораторії; органи сертифікації продукції;
- органи з сертифікації послуг;
- органи з сертифікації (реєстрації) систем управління якістю та систем управління навколишнім середовищем;
- органи з атестації чи сертифікації (реєстрації) персоналу, у

тому числі аудиторів із сертифікації продукції, послуг чи систем управління якістю, систем управління навколишнім середовищем;

- аудитори;
- науково-методичний та інформаційний центри;
- територіальні центри стандартизації, метрології та сертифікації Держстандарту України;
- Український навчально-науковий центр із стандартизації, метрології та якості продукції.

Формування систем сертифікації однорідної продукції здійснюється з урахуванням таких основних факторів: наявності аналогічної міжнародної системи; спільності технічних принципів будови, конструктивних особливостей та способів функціонування продукції; спільності методів випробувань; спільності галузі поширення нормативних документів.

У стандарті ДСТУ 3413-96 рекомендується проводити сертифікацію продукції (послуг) за однією із основних схем, що відрізняються обсягом і методами проведення сертифікаційних робіт, а також технікою проведення технічного нагляду.

Послідовність виконання роботи

1. Ознайомитися з загальними відомостями про УкрСЕПРО.
2. Ознайомитися з структура системи УкрСЕПРО.
3. Вивчити принципи проведення сертифікації в системі УкрСЕПРО

Письмово дати розгорнуті відповіді на наступні питання.

1. Які органи підпорядковані Держстандарту України?
2. За якою із схем може проводитися обов'язкова сертифікація?
3. Якими способами передбачається можливість підтвердження відповідності продукції процесів і послуг встановленим вимогам у системі УкрСЕПРО?

Практичне заняття 7. СЕРТИФІКАЦІЯ СПЕЦІАЛІЗОВАНИХ АВТОТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Мета роботи - вивчити порядок сертифікації спеціалізованих автотранспортних засобів.

ЗАГАЛЬНІ ВКАЗІВКИ

Проведення підтвердження відповідності машин як у формі

обов'язкової сертифікації, так і при декларуванні, здійснюється згідно вимог технічного регламенту Митного союзу «Про безпеку машин та устаткування», затвердженого рішенням Комісії Митного союзу № 823 від 18 жовтня 2011 року [38].

Так, спеціалізовані автотранспортні засоби підлягають виконанню вимог безпеки при виробництві, експлуатації, транспортуванні, зберіганні й утилізації, прописаних в регламенті.

У технічному регламенті встановлені сновні вимоги безпеки до машин, а саме:

–до надійності конструкції (можливість неприпустимого ризику при експлуатації, стійкість);

–до ергономічних характеристик (дискомфорт, втома, психологічна напруга).

При візуальному огляді особливе значення приділяється комплексності для безпечних регулювань, технічного обслуговування і використання. У додатку до регламенту затверджені додаткові вимоги безпеки окремих груп техніки. При проектуванні та виробництві обов'язковим є виконання вимог до:

–оглядовості робочого місця оператора, доступності органів управління;

–системи рульового управління колісних машин (зменшення зусилля на рульовому колесі або важелях управління);

–пуску двигуна (виключення можливості довільного пересування машини);

–процесам зменшення швидкості, зупинки, гальмування і збереження в нерухомому стані з тим, щоб забезпечувати безпеку в передбачених експлуатаційними документами режимах роботи.

Процедура обов'язкової сертифікації машин полягає в перевірці дотримання вимог безпеки, прописаних в технічному регламенті. Таку оцінку відповідності проводить незалежна третя сторона – акредитований орган із сертифікації.

Сертифікація здійснюється в рамках певної системи і за обраною схемою. Порядок її проведення встановлюється правилами конкретної системи, але основні етапи процесу сертифікації незмінні незалежно від виду і об'єкта сертифікації. Узагальнена схема процесу сертифікації по найбільш часто вживаним схемам представлена на рис. 7.1. У ній можна виділити п'ять основних етапів:

1. Заявка на сертифікацію.
2. Оцінювання відповідності об'єкта сертифікації встановленим вимогам.

3. Аналіз результатів оцінювання відповідності.
4. Рішення по сертифікації.
5. Інспекційний контроль за сертифікованим об'єктом.

Сертифікація продукції машинобудування та послуг з технічного обслуговування (ТО) і ремонту машин в загальному вигляді включає: подачу заявки на сертифікацію, прийняття рішення за заявкою, вибір схеми сертифікації, оцінку якості та ефективності виконання робіт з ТО і ремонту; оцінку відповідності продукції машинобудування; оцінку відповідності послуг; аналіз отриманих результатів та прийняття рішення про можливість видачі сертифіката відповідності продукції або послуг з ТО і ремонту машин встановленим вимогам; видачу сертифіката відповідності продукції або послуг з ТО і ремонту машин і дозволу на застосування знака відповідності; здійснення інспекційного контролю якості продукції або послуг з ТО і ремонту; коригувальні заходи у разі порушення відповідності продукції або послуг з ТО і ремонту машин встановленим вимогам і неправильне застосування знака відповідності; публікацію інформації про результати сертифікації; ведення Державного реєстру машинобудівної продукції або підприємств з ТО і ремонту машин, що пройшли сертифікацію і отримали сертифікат відповідності.

Подача заявки і прийняття рішення за заявкою на сертифікацію. Для проведення сертифікації продукції або послуг з ТО і ремонту машин заявник (підприємство виробник або організація, яка проводить ТО і ремонт машин) направляє в акредитований орган із сертифікації заявку на проведення робіт із сертифікації з супровідним листом.

На вимогу органу зі сертифікації, додатково до заявки, надається технічна документація на продукцію (технічні умови на виробництво, паспорт, інструкція з експлуатації), протоколи випробувань, інформація про застосовуване обладнання, відомості про кваліфікацію персоналу.

Орган зі сертифікації розглядає заявку і в 7-денний термін з моменту її отримання, повідомляє заявнику рішення, яке містить всі умови проведення робіт із сертифікації, що ґрунтуються на встановленому порядку сертифікації продукції обладнання або послуг з ТО і ремонту машин (схема сертифікації, найменування випробувальної лабораторії для проведення випробувань або їх перелік для вибору заявником, номенклатура нормативних документів, на відповідність яким буде проведена сертифікація).

Вибір схеми сертифікації продукції машинобудування або

послуг з ТО і ремонту машин. При обов'язковій та добровільній сертифікації застосовуються схеми, передбачені Держстандартом України або іншими державними органами управління, на які законодавчими актами покладаються організація і проведення робіт зі сертифікації. При виборі схеми сертифікації слід враховувати особливості виробництва, випробувань, поставки і використання продукції, можливі витрати заявника. Вибір схем сертифікації необхідно проводити з числа застосовуваних у Державному стандарті України (ДСТУ 3413-96).

Якщо заявник бажає опротестувати заходи щодо його заявки на сертифікацію продукції, визнання сертифіката або рішення про скасування ліцензійної угоди, він повинен подати письмову апеляцію до органу зі сертифікації продукції не пізніше одного місяця після одержання повідомлення про прийняте рішення.

ЗАЯВКА НА СЕРТИФІКАЦІЮ:

1. Вибір органу зі сертифікації.
2. Подача заявки.
3. Розгляд заявки.
4. Рішення по заявці

Оцінка відповідності систем якості	Оцінка відповідності продукції	Оцінка відповідності послуг
Попереднє оцінювання за документами системи якості Перевірка на підприємстві Складення акту перевірки		Перевірка результату послуги Оформлення протоколу випробувань
Аналіз акту перевірки системи якості в органах із сертифікації	Аналіз результатів випробувань в органах із сертифікації, які відображено у протоколі	Аналіз протоколу дослідження результату послуги

ІНСПЕКЦІЙНИЙ КОНТРОЛЬ:

Періодичні перевірки правильності сертифіката і знака відповідності

РІШЕННЯ ЗІ СЕРТИФІКАЦІЇ:

1. Оформлення сертифіката відповідності (знака відповідності).
2. Відмова у виданні сертифіката відповідності

Рис. 7.1. Основні етапи процесу сертифікації

Подання апеляції не зупиняє дію прийнятого рішення. Для розгляду кожної апеляції створюється апеляційна комісія. Апеляція розглядається апеляційною комісією органу зі сертифікації продукції не пізніше одного місяця після її одержання.

Апеляційна комісія для розгляду апеляції повинна мати такі документи:

- апеляцію заявника;
 - листування щодо спірного питання між заявником, випробувальною лабораторією та органом з сертифікації продукції;
 - протоколи випробувань продукції;
 - зразки або фотознімки продукції;
 - технічну документацію на продукцію (в разі необхідності).
- Документація надається членам апеляційної комісії органом з сертифікації продукції не пізніше, як за два тижні до засідання комісії.

Апеляційна комісія, як правило, приймає одне з таких рішень:

- видати сертифікат (ліцензію);
- відмовити у видачі сертифіката (ліцензії);
- скасувати видану ліцензію.

Рішення комісії письмово доводиться до відома заявника та органу з сертифікації продукції.

Перед випробуваннями проводиться відбір і ідентифікація зразків машин. При цьому перевіряється відповідність зразка ТУ, в тому числі таких його показників, як експлуатаційна маса, потужність двигуна і насосної установки, габаритні розміри, наявність сертифікатів на основні комплектуючі машини: дизель, насоси, гідромотори, гідророзподільники та інші складові.

Перед випробуваннями оцінюється стан машин і їхня готовність до проведення сертифікаційних випробувань. Особлива увага приділяється гідросистемі: рівень робочої рідини в гідробаку; настройка клапанів (запобіжного гідророзподільвача, перепускних клапанів гідромотора повороту платформи, гідромоторів приводу ходу), відсутність течі робочої рідини в з'єднаннях трубопроводів і шлангів. Перевіряється рівень мастила в редукторах повороту, ходу, роздатковому редукторі; кріплення редуктора повороту до

платформи; застопорення осей робочого обладнання і затягування кріплення вушок гідроциліндрів.

Послідовність виконання роботи

1. Ознайомитися з правилами та порядком сертифікації.
2. Ознайомитися з основами сертифікаційних випробувань і оцінювання стану машин.

Письмово дати розгорнуті відповіді на наступні питання.

1. Згідно вимогам якого документа здійснюється підтвердження відповідності машин як у формі обов'язкової сертифікації, так і при декларуванні?
2. Які основні вимоги безпеки до машин встановлені у технічному регламенті?
3. В чому полягає процедура обов'язкової сертифікації машин?
4. Основні етапи процесу сертифікації?
5. Що включає сертифікація продукції машинобудування та послуг з ТО і ремонту машин в загальному вигляді?

Практичне заняття

8. СИСТЕМА ТЕХНІЧНОГО РЕГУЛЮВАННЯ В КРАЇНАХ ЄС ТА СНД

Мета роботи - вивчити особливості технічного регулювання в країнах ЄС та СНД.

ЗАГАЛЬНІ ВКАЗІВКИ

У 1988 р. в Брюсселі відбувся симпозіум західноєвропейських країн з питань сертифікації й випробувань, на якому були розроблені рекомендації зі створення єдиних для ЄС принципів сертифікації й випробувань. На основі матеріалів симпозіуму Комісія європейської співдружності (КЄС) підготувала резолюцію з питання комплексного підходу до технічних умов, випробувань і сертифікації. Положення цього документа підтверджують початок нового, вищого ступеня в розвитку підходів ЄС до питань, які стосуються сертифікації й випробувань продукції: *пропонується підприємствам країн ЄС упровадити системи управління якістю на базі стандартів EN 29001, EN 29002 і EN 29003; затверджуються єдині для Співдружності критерії оцінки компетентності й незалежності випробувальних лабораторій, органів з акредитації та сертифікації.*

У країнах ЄС існували значні розбіжності в процедурах

підтвердження безпечності виробів: це могла бути як заява-декларація, так і сертифікація третьою стороною. Але в 1985 р. була прийнята директива Ради ЄС про технічну гармонізацію, в якій розмежовується роль основних вимог і стандартів. Основні вимоги є обов'язковими, на відміну від вимог стандартів, причому, якщо стандарт гармонізований, то продукція, виготовлена за цим стандартом, вважається відповідною основним вимогам. Отже, процедура контролю для виготівника полегшується. Якщо продукція виготовлена не за гармонізованим стандартом, а відповідно до основних вимог, то необхідним є підтвердження відповідності третьою стороною.

Головним принципом технічного регулювання в країнах ЄС є комплексний підхід до взаємного визнання результатів сертифікації.

Комплексний підхід наближує перехід до взаємного визнання результатів сертифікації за умов компетентності, високого технічного оснащення і відкритості. Для створення режиму відкритості пропонується забезпечити доступ усіх зацікавлених сторін до інформації про вимоги стандартів, методи випробування, вимоги безпечності виробів. Створений Комісією ЄС банк даних «Сертифікат» містить інформацію про всі існуючі в Європі системи сертифікації, методики випробувань, лабораторії й випробувальні центри та ін.

Використання комплексного підходу має такі переваги:

— посилюється увага до акредитації випробувальних лабораторій у країнах – членах ЄС. Підтримуються тенденції до розвитку національних систем акредитації на базі європейських стандартів EN 45000 і до співпраці в цій галузі;

— комплексний підхід передбачає нову законодавчу процедуру сертифікації й випробувань, згідно з якою в законодавчі норми ЄС не допускається включення однієї обов'язкової методики сертифікації конкретного товару. Повинні бути визначені параметри безпечності, які вимагаються, декілька методів їх підтвердження, умови застосування цих методів. Обмежується також втручання державних органів у діяльність незалежних центрів, за винятком випадків крайньої необхідності;

— оцінюється на відповідність процес розробки продукції (проектування, дослідний зразок, виробництво); вид контролю (перевірка документації, випробування дослідного зразка, перевірка системи якості та ін.); контролюючий орган (виготівник, незалежна організація, третя сторона).

У 1989 р. в ЄС була прийнята *Глобальна концепція гармонізації правил з оцінки відповідності*.

Згідно з директивами відповідність може бути оцінена самим виробником, у результаті чого заявою-декларацією він підтверджує відповідність товару вимогам директиви і засвідчує це маркуванням товару знаком відповідності.

Нові директиви відрізняються від старих і за структурою: у них є правова і технічна частини, наводяться принципи систем оцінки відповідності й посилання на стандарти. Таким чином, європейський стандарт, який не має обов'язкового характеру, будучи згаданим у новій директиві, забезпечує доступ на ринок продукції, що відповідає його вимогам, без будь-яких перешкод і обмежень.

На відміну від нових, старі директиви мають галузевий характер, точніше, вимоги, які в них містяться, не уніфіковані, немає також посилань на стандарти. У зв'язку з цим до кожної старої директиви потрібно було прийняти багато доповнень і поправок, що ускладнювало їх застосування на практиці.

Директиви ЄС за Новою концепцією визначають способи підтвердження відповідності (модулі), які може використовувати постачальник. Право вибору конкретного модуля надається постачальнику (виробнику). Для різних стадій життєвого циклу продукції передбачені різні модулі (рис. 8.1).

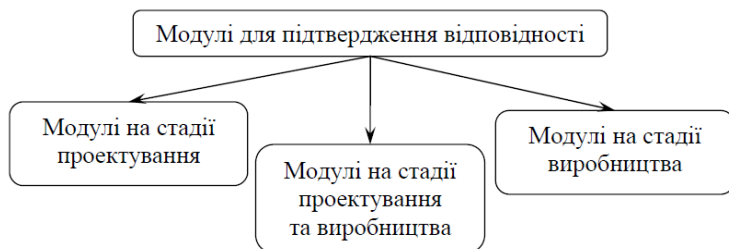


Рис. 8.1. Модулі підтвердження відповідності

Особливості технічного регулювання та характеристика національних органів у сфері технічного регулювання країн СНД

Взаємодія країн, що об'єдналися в 1991 р. у Співдружність Незалежних Держав (СНД), здійснювалася за допомогою загального механізму технічного регулювання у вигляді міждержавних стандартів, велика частина яких була розроблена тоді, коли всі ці

країни входили до складу колишнього Радянського Союзу. Навіть у цей час у Росії кількість міждержавних стандартів, прийнятих в якості національних, перевищує 80% від загальної кількості (більше 18 тис. стандартів).

Відповідно до Угоди про проведення узгодженої політики в галузі стандартизації, метрології та сертифікації, підписаної 13 березня 1992 р., країни СНД зобов'язалися проводити узгоджену політику в галузі стандартизації, метрології та сертифікації, у тому числі за такими напрямками:

- прийняття загальних правил проведення робіт зі стандартизації, метрології та сертифікації, що становлять міждержавний інтерес;

- установлення єдиних обов'язкових вимог до продукції й послуг, що забезпечують їх безпеку для життя і здоров'я людини, охорону довкілля, сумісність і взаємозамінність, а також єдиних методів випробувань;

- взаємне визнання результатів державних випробувань, метрологічної атестації, перевірки та калібрування засобів вимірювання;

- взаємне визнання акредитованих випробувальних, повірочних, калібрувальних і вимірювальних лабораторій (центрів), органів сертифікації, сертифікатів на продукцію та систем забезпечення якості та ін.

Завдяки цій політиці технічні бар'єри між країнами СНД практично не виникали або могли бути в разі необхідності врегульовані в межах процедур Міждержавної ради зі стандартизації, метрології та сертифікації (МДР).

За даними митної статистики, у 2005 р. зовнішньоторговельний оборот Росії з країнами СНД становив близько 15,2% від загального обсягу (51,6 млрд дол. США).

Порівняно з країнами ЄС, країни СНД мають величезну перевагу – це видані російською мовою єдині стандарти, упроваджені промисловістю в рамках тісної економічної кооперації, що забезпечують єдиний технічний та інформаційний простір і дозволяють визнавати результати випробувань і сертифікації продукції.

Входження країн СНД у світовий економічний простір безпосередньо пов'язане з необхідністю реформування систем технічного регулювання в аспекті вимог Світової організації торгівлі (СОТ), правил і рекомендацій загальноновизнаних міжнародних

організацій. Без реформування систем технічного регулювання не можливе формування в СНД повноцінної ринкової інфраструктури, що відповідає міжнародним вимогам.

Аналогічні реформи проводяться в Білорусії, Україні, Казахстані, Киргизії та інших країнах СНД. Так, у сфері технічного регулювання прийнято нові законодавчі акти: закони Республіки Білорусь «Про технічне нормування та стандартизацію» та «Про оцінку відповідності вимогам технічних нормативних правових актів у галузі технічного нормування і стандартизації»; закон Республіки Казахстан «Про технічне регулювання»; закон Республіки Молдови «Про оцінку відповідності»; закони України «Про стандартизацію», «Про підтвердження відповідності» та «Про стандарти, технічні регламенти та процедури оцінки відповідності»; закон Киргизької Республіки «Про основи технічного регулювання в Киргизькій Республіці»; закони Республіки Вірменії «Про стандартизацію» та «Про оцінку відповідності». Більшість країн СНД упроваджують у своєму технічному законодавстві та у правозастосовчій практиці прогресивні європейські принципи, а також новий і глобальний підходи.

Проведення даних реформ може істотно вплинути на виникнення або усунення технічних бар'єрів у торгівлі між країнами СНД, які є головними торговельними партнерами. Складність завдання ускладнюється істотними відмінностями в законодавстві країн. У країнах СНД навіть цілі технічного регулювання різні: у Росії – це захист життя і здоров'я людини, охорона довкілля та попередження введення покупця в оману; в інших країнах – забезпечення національної безпеки (Білорусь, Казахстан, Молдова, Україна), захист (раціональне використання) природних ресурсів (Білорусь, Україна), підвищення конкурентоспроможності продукції (Білорусь, Казахстан), усунення технічних бар'єрів у торгівлі (Казахстан), забезпечення спадковості населення (Білорусь, Молдова) Слід зазначити, що в даному випадку всі країни реалізують одну й ту саму обов'язкову в рамках СОТ Угоду про технічні бар'єри в торгівлі. Пункт 2,2 ст. 2 цієї Угоди встановив, що технічні регламенти не повинні обмежувати торгівлю, якщо ці обмеження не спрямовані на забезпечення законних цілей, зокрема вимог національної безпеки. Крім того, Угода про технічні бар'єри в зоні вільної торгівлі, затверджена 20 червня 2000 р. очільниками урядів країн СНД, також включає до складу основних цілей прийняття технічних регламентів (ст. 3 Угоди), забезпечення національної безпеки, зокрема економічної й промислової, раціональне

використання природних ресурсів та енергозабезпечення.

У ЄС питання забезпечення державної безпеки, до речі, входять як законні цілі в Договір про заснування Європейського Союзу, включають економію невідновлюваних ресурсів (наприклад, директива ЄС із будівельних виробів установлює обов'язкову вимогу енергоефективності будівель і споруд).

Відсутність таких цілей технічного регулювання у федеральних законах, з одного боку, не дозволяє встановлювати обов'язкові вимоги до об'єктів технічного регулювання, спрямовані на економію і раціональне використання стратегічних природних ресурсів, а з іншого – призводить до скасування обов'язкових вимог у цій галузі вже в перехідному періоді, до виходу технічних регламентів.

Об'єкти й область дії технічного регулювання в законодавствах країн також істотно відрізняються. Так, у деяких країнах СНД обов'язкові вимоги встановлюються не просто до процесів виробництва, експлуатації, зберігання, перевезення, реалізації та утилізації, а до пов'язаних з обов'язковими вимогами до продукції процесів виробництва (Білорусь, Казахстан, Україна), надання послуг (Білорусь, Казахстан, Молдова, Україна). Зі сфери технічного регулювання виключені санітарні, фітосанітарні, ціннові та ветеринарні заходи, питання обігу ядерних матеріалів та лікарських засобів, будівництво (Україна), санітарні та фітосанітарні заходи (Казахстан), продукція стратегічного призначення і продукція, яка регулюється спеціальними законами (Молдова).

У Росії нічим не обмежені можливості щодо встановлення обов'язкових вимог до процесів виробництва вже призвели до включення до урядової програми розроблення технічних регламентів більше 40 регламентів на процеси і безпосередньо на виробництва (нафтохімічні, металургійні та ін.). Аналіз перших проектів таких технічних регламентів показує, що вони втручаються у сфери організації й технології виробництва, установлюють вимоги до персоналу, виробничих будинків, озеленення прилеглих територій тощо. Таким чином, сфера російського технічного регулювання, на відміну від міжнародної практики, необгрунтовано розширена, це призводить до виникнення надлишкового адміністративного тиску на підприємства, що веде до зниження їх конкурентоспроможності.

Технічний регламент – це принципово новий правовий документ для всіх країн СНД, тому важливо дати чітке визначення йому, а також документам, що забезпечують виконання його вимог.

Відповідно до закону Білорусі, технічний регламент – це технічний нормативний правовий акт, розроблений у процесі

технічного нормування, що встановлює безпосередньо і (або) шляхом посилання на технічні кодекси ustalеної практики та (або) державні стандарти Республіки Білорусь обов'язкові для дотримання технічні вимоги, пов'язані з безпекою продукції, процесами її розробки, виробництва, експлуатації (використання), зберігання, перевезення, реалізації та утилізації або надання послуг.

За законом Казахстану, гармонізований стандарт – такий, що забезпечує виконання вимог, установлених нормативними правовими актами у сфері технічного регулювання.

Відповідно до закону України, перелік національних стандартів, які в разі добровільного застосування є доказом відповідності продукції вимогам технічного регламенту, формується центральним органом виконавчої влади з питань стандартизації.

Таким чином, у більшості країн уже на законодавчому рівні закладено європейський принцип презумпції відповідності вимогам технічного регламенту за умови відповідності вимогам певних національних стандартів та інших норм, у тому числі технічних кодексів ustalеної практики.

У Росії відповідно до п. 9 ст. 16 Федерального Закону тільки національні стандарти можуть застосовуватися для цілей підтвердження вимог технічних регламентів, причому їх застосування аж ніяк не доводить відповідності вимогам.

Інші основні визначення (насамперед у галузі оцінки відповідності та обігу продукції) також істотно відрізняються. У законі Казахстану дано визначення процесу, послуги, гармонізованих і регіональних стандартів та інших; у законі України – визначення організації, контролю, ринкового нагляду, процедур оцінки відповідності. У російському законі аналогічні визначення відсутні, що ускладнює як розробку технічних регламентів і стандартів, так і їх подальшу правозастосовчу практику.

Як згадувалося, саме міждержавні (регіональні) стандарти забезпечили і продовжують забезпечувати економічну інтеграцію і вільний рух продукції на пострадянському просторі протягом останніх 15 років.

У Росії у федеральний закон навіть не введено визначення міждержавного (регіонального) стандарту. Хоча в законах Білорусі, України і Казахстану таке визначення подано. У результаті в цих країнах міждержавні стандарти мають законний статус, держави законодавчо позначили необхідність і пріоритети їх розробки, а також питання участі уповноважених організацій у діяльності міждержавних (регіональних) організацій зі стандартизації.

Вибір та визначення документів з технічного нормування та стандартизації, що діють у країнах СНД і Росії, також істотно відрізняються. Більшість країн СНД законодавчо підтвердила статус документів, що діють на їх територіях, наприклад державних стандартів, технічних кодексів усталеної практики, стандартів організацій і технічних умов (Білорусь), національних стандартів, кодексів усталеної практики та технічних умов (України). Причому в законі Казахстану перераховано всі нормативні документи зі стандартизації, що діють на території республіки, у тому числі міжнародні, регіональні, національні стандарти та стандарти організацій іноземних держав. З одного боку, це закріплення існуючої (у тому числі в Росії) практики, з іншого – установа умов, правил і порядку застосування цих документів у країні. На жаль, у Росії законодавчо не визначені аналогічні вимоги в частині застосування регіональних та національних стандартів іноземних держав.

У російському законі також відсутні широко застосовувані в промисловості технічні кодекси усталеної практики (зводи правил), але ж це будівельні норми і правила (СНіП), норми пожежної безпеки (НПБ) і багато інших видів документів.

Ураховуючи необхідність фінансування з коштів федерального бюджету переробки десятків тисяч зазначених документів федеральних органів виконавчої влади, узгодження вимог цих документів з національними стандартами є досить витратним і довготривалим.

Доцільно застосовувати звід правил у системі технічного регулювання як документи, добровільних для застосування, закріпивши їх статус та порядок розробки у ФЗ, у тому числі для виключення відомчої нормотворчості, як це зроблено в ст. 18 закону Білорусі «Вимоги до технічних кодексів».

Якщо порівняти, яким чином установлено статус документів зі стандартизації в законах країн СНД, то й за цим найважливішим аспектом можна виявити істотні розбіжності. Так, у ст. 20 закону Білорусі зазначено: «якщо в технічному регламенті дано посилання на державний стандарт, то вимоги цього державного стандарту стають обов'язковими для дотримання». Більше того, у цій статті також установлено, що «якщо виробник або постачальник продукції (послуги) в добровільному порядку застосували державний стандарт і заявили про відповідність йому своєї продукції (послуги) (використавши позначення державного стандарту або знак відповідності державним стандартам у маркуванні продукції,

транспортній або споживчій тарі, експлуатаційній або іншій документації), а також якщо продукція (послуга) виробника чи постачальника сертифікована на відповідність вимогам державного стандарту, дотримання вимог державного стандарту для них стає обов'язковим». Аналогічні норми встановлені в законах України (у тому числі в ст. 15 Господарського кодексу України). У ст. 15 федерального закону встановлено, що «застосування національного стандарту підтверджується знаком відповідності національному стандарту». При цьому споживач (покупець) щодня стикається аж ніяк не з маркуванням цим знаком відповідності, а з позначенням стандартів на продуктах харчування, електропобутовій техніці та ін. У даному випадку закон Росії, на відміну від законів країн СНД, не гарантує споживачеві обов'язкового дотримання виробником вимог цих стандартів.

Характеристика національних органів у сфері технічного регулювання Республіки Казахстан

До національної системи технічного регулювання та метрології Республіки Казахстан належать такі органи (рис. 8.2):

1) Комітет з технічного регулювання та метрології Міністерства індустрії та торгівлі Республіки Казахстан. Основними завданнями Комітету є реалізація державної політики та здійснення контролю у сфері технічного регулювання, забезпечення єдності вимірювань і акредитації в галузі оцінки відповідності;

2) Казахстанський інститут стандартизації та сертифікації Комітету з технічного регулювання та метрології, що здійснює діяльність з метою виконання завдань з розвитку і вдосконалення законодавчих основ та нормативної бази для технічного регулювання якості та безпеки продукції, робіт і послуг у республіці й гармонізації їх відповідно до міжнародних вимог;

3) Національний центр експертизи та сертифікації, що є провідним підприємством на ринку з надання послуг у галузі стандартизації, метрології та підтвердження відповідності продукції, послуг і систем менеджменту. Організація працює в трьох напрямках:

— перший напрям – надання послуг у галузі стандартизації шляхом методичної та практичної допомоги суб'єктам господарювання, проведення експертизи та розробки проектів нормативних документів;

— другий напрям – здійснення практичного забезпечення єдності вимірювань шляхом проведення повірки, калібрування, ремонту засобів вимірювань і надання практичної та методичної допомоги організаціям і підприємствам республіки у виконанні

високоточних вимірювань;

— третій напрям – сертифікація. Організація акредитована на право проведення робіт у галузі підтвердження відповідності продукції та послуг, систем менеджменту якості, екологічного менеджменту, OHSAS, HACCP.



Рис. 8.2. Структура технічного регулювання Казахстану

Характеристика національних органів у сфері технічного регулювання Російської Федерації.

Національним органом Російської Федерації з технічного регулювання є Федеральне агентство з технічного регулювання та метрології, що виконує такі основні функції (рис. 8.3):

- затверджує національні стандарти;
- приймає програму розробки національних стандартів;
- організовує експертизу проектів національних стандартів;
- створює технічні комітети зі стандартизації, затверджує положення про них та координує їх діяльність;
- організовує опублікування національних стандартів та їх розповсюдження;
- бере участь відповідно до статутів міжнародних організацій у розробці міжнародних стандартів і забезпечує врахування інтересів Російської Федерації при їх прийнятті;
- затверджує зображення знака відповідності національним стандартам;

- представляє Російську Федерацію в міжнародних організаціях, що здійснюють діяльність у галузі стандартизації;
- забезпечує відповідність національної системи стандартизації інтересам національної економіки, стану матеріально-технічної бази та науково-технічному прогресу;
- здійснює облік національних стандартів, правил стандартизації, норм та рекомендацій у цій галузі та забезпечує їх доступність для зацікавлених осіб.

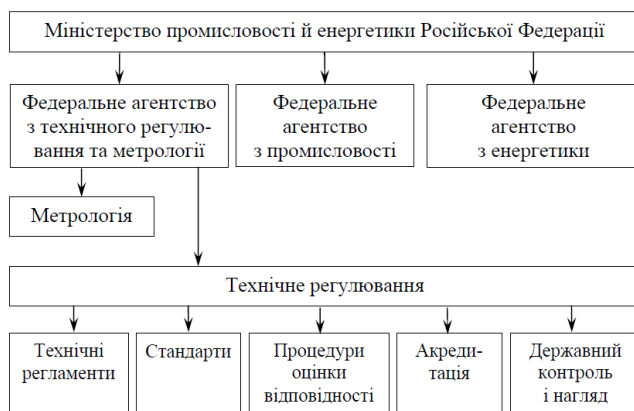


Рисунок 8.3. Структура технічного регулювання Російської Федерації

Характеристика національних органів у сфері технічного регулювання Республіки Білорусії

Національним органом з технічного регулювання в Білорусії є

Державний комітет зі стандартизації – республіканський орган державного управління щодо проведення єдиної державної політики в галузі технічного нормування, стандартизації, метрології, оцінки відповідності, енергоефективності, здійсненню нагляду в будівництві й контролю відповідності проектів і кошторисів нормативам і стандартам, а також нагляду за раціональним використанням палива, електричної і теплової енергії.

Головними завданнями Держстандарту є:

- підвищення безпеки, якості, конкурентоспроможності продукції (послуг);
- раціональне використання паливно-енергетичних ресурсів;

- усунення технічних бар'єрів у торгівлі, захист інтересів держави та споживачів;
- забезпечення ефективного функціонування та розвитку систем технічного нормування та стандартизації;
- забезпечення єдності вимірювань;
- акредитація;
- підтвердження відповідності;
- здійснення загальної координації розроблення технічних регламентів та державних стандартів, формування і затвердження планів (програм) їх розробки з урахуванням пропозицій республіканських органів державного управління, організацій;
- забезпечення створення, розвитку і підтримки на необхідному рівні технічної бази еталонів одиниць величин, організація проведення державних випробувань, метрологічної атестації, повірки та калібрування засобів вимірювань;
- координація та організація проведення робіт із сертифікації продукції, робіт, послуг, персоналу, систем управління якістю, систем управління навколишнім середовищем, охороною праці, енергоспоживанням, безпекою харчових продуктів та ін.;
- формування державної політики у сфері ефективного використання паливно-енергетичних ресурсів, організація розробки та реалізації концепцій і республіканських програм з енергозбереження;
- здійснення державного нагляду за дотриманням технічних регламентів і стандартів, засобами вимірювань, раціональним використанням палива, електричної і теплової енергії;
- нагляд у будівництві та контроль відповідності проектів і кошторисів нормативам і стандартам;
- організація і координація робіт з міжнародного співробітництва Республіки Білорусь у сфері технічного нормування, стандартизації, метрології, акредитації, ефективного використання паливноенергетичних ресурсів.

Характеристика національних органів у сфері технічного регулювання України

Національним органом у галузі технічного регулювання є Державний комітет стандартизації, метрології та сертифікації України (Держспоживстандарт України).

Основними завданнями Державного комітету України з питань

технічного регулювання та споживчої політики є такі:

- участь у формуванні державної політики та забезпечення її реалізації у сфері стандартизації, метрології, сертифікації, захисту прав споживачів;

- забезпечення функціонування державної метрологічної системи, державних систем стандартизації, сертифікації;

- здійснення державного нагляду за додержанням стандартів, норм і правил, а також інших вимог, пов'язаних із якістю продукції;

- здійснення державного метрологічного контролю і нагляду;

- здійснення державного контролю за додержанням законодавства України про захист прав споживачів, а також про рекламу у цій сфері.

Державний Комітет України з питань технічного регулювання та споживчої політики відповідно до покладених на нього завдань (рис. 6.4):

- вносить пропозиції щодо формування державної політики та забезпечує її реалізацію у сфері стандартизації, метрології, сертифікації, захисту прав споживачів;

- проводить в установленому порядку експертизу проектів нормативно-правових актів центральних органів виконавчої влади з питань стандартизації, метрології, сертифікації, захисту прав споживачів.

У сфері стандартизації:

- організовує і координує роботи із стандартизації та функціонування державної системи стандартизації;

- установлює загальні організаційно-технічні правила проведення робіт із стандартизації та здійснює міжгалузеву координацію цих робіт, включаючи планування, розроблення, видання, розповсюдження та застосування державних стандартів;

- затверджує державні стандарти України;

- визначає порядок державної реєстрації нормативних документів із стандартизації;

- здійснює державну реєстрацію державних стандартів України, галузевих стандартів, стандартів науково-технічних та інженерних товариств;

- бере участь у проведенні заходів з міжнародної, регіональної стандартизації відповідно до міжнародних договорів України;

— організує формування, ведення та користування Національним автоматизованим інформаційним фондом стандартів.



Рис. 8.4. Структура технічного регулювання України

У сфері метрології:

— координує діяльність щодо забезпечення функціонування та розвитку державної метрологічної системи;

— організує і проводить державний метрологічний контроль та нагляд;

— організує проведення фундаментальних досліджень у сфері метрології;

— організує створення та функціонування еталонної бази України;

— затверджує типи засобів вимірювальної техніки і заносить їх до державного реєстру засобів вимірювальної техніки, допущених до застосування в Україні;

- приймає рішення щодо застосування в Україні одиниць вимірювань, які не входять до міжнародної системи одиниць;
- координує діяльність метрологічної служби України;
- бере участь у діяльності міжнародних метрологічних організацій у порядку, передбаченому законодавством.

У сфері сертифікації:

- створює державну систему сертифікації, проводить та координує роботу щодо забезпечення її функціонування, а саме:
 - визначає основні принципи, структуру та правила системи сертифікації в Україні;
 - затверджує переліки продукції, що підлягає обов'язковій сертифікації, та визначає терміни їх запровадження;
 - призначає органи з сертифікації продукції;
 - акредитує органи з сертифікації та випробувальні лабораторії (центри), атестує експертів-аудиторів;
 - установлює правила визнання сертифікатів інших країн;
 - веде реєстр державної системи сертифікації;
 - організовує інформаційне забезпечення з питань сертифікації.

У сфері захисту прав споживачів:

- перевіряє відповідно до законодавства України у господарюючих суб'єктів сфери торгівлі, громадського харчування і послуг якість товарів (робіт, послуг), додержання обов'язкових вимог щодо їхньої безпеки, а в разі потреби – якість сировини, матеріалів, напівфабрикатів і комплектуючих виробів та додержання обов'язкових вимог щодо їх безпеки, а також додержання правил торгівлі, виконання робіт і надання послуг;

— здійснює в межах своєї компетенції контроль за додержанням законодавства України рекламодавцями, виробниками та розповсюджувачами реклами у сфері захисту споживачів від порушень законодавства про рекламу;

— проводить радіологічний, хіміко-токсикологічний і фізикохімічний контроль продуктів харчування, що виробляються та реалізуються підприємствами торгівлі та громадського харчування незалежно від форми власності та громадянами-підприємцями.

Державний комітет України з питань технічного регулювання та споживчої політики:

- вживає в межах своєї компетенції заходи з удосконалення зовнішньоекономічної діяльності, захисту інтересів українських товаровиробників на зовнішньому ринку;
- бере участь у міжнародних організацій зі стандартизації, метрології, сертифікації, захисту прав споживачів;
- здійснює у межах своїх повноважень заходи для адаптації законодавства України з питань стандартизації, метрології, сертифікації, захисту прав споживачів та реклами до законодавства Європейського Союзу;
- бере участь у підготовці міжнародних договорів України, укладає міжнародні договори міжвідомчого характеру; здійснює інші функції, що випливають з покладених на нього завдань.

Послідовність виконання роботи

1. Ознайомитися з системою технічного регулювання ЄС.
2. Ознайомитися з системою технічного регулювання СНД.
Письмово дати розгорнуті відповіді на наступні питання.
 1. Яким є головний принцип технічного регулювання в ЄС?
 2. Що таке комплексний підхід? Які переваги дає використання комплексного підходу?
 3. У якому році та з якою метою було прийнято Глобальну концепцію гармонізації правил з оцінки відповідності?
 4. Які особливості технічного регулювання в країнах СНД?
 5. Дайте характеристику національних органів технічного регулювання Білорусії, Казахстану, Російської Федерації та України.

Практичне заняття

9. ОСОБЛИВОСТІ ТЕХНІЧНОГО РЕГУЛЮВАННЯ КРАЇН АЗІЇ, США ТА КАНАДИ

Мета роботи - вивчити особливості технічного регулювання в країнах АЗІЇ, США та Канади.

ЗАГАЛЬНІ ВКАЗІВКИ

Національна організація зі стандартизації Японії – Японський комітет промислових стандартів (JISC) – заснована в 1949 р. Це консультативний орган при Міністерстві зовнішньої торгівлі і промисловості, підпорядкований Управлінню науки і техніки, що

затверджує плани робіт JISC, а відділ стандартизації цього управління по суті виконує роль секретаріату JISC.

До складу JISC входять: Рада зі стандартизації, ради галузевих відділень, технічні комітети. Рада з стандартизації проводить генеральні конференції комітету, планує роботу та контролює виконання планів. Ради галузевих відділень та технічні комітети (їх кілька сотень) розробляють стандарти для основних галузей промисловості та будівництва.

Члени всіх рад і технічних комітетів призначаються міністром зовнішньої торгівлі і промисловості. Зазвичай це представники наукових і ділових кіл, фахівці-практики, службовці державних установ, фахівці організацій – виробників і споживачів продукції. Президент і віцепрезидент обираються Генеральною конференцією раз на два роки. Діяльність JISC фінансується урядом.

Згідно із Законом про стандартизацію в Японії діють національні промислові стандарти, галузеві стандарти промислових асоціацій і фірмові стандарти.

Національні промислові стандарти мають добровільний характер для галузей добувної та обробної промисловості, але стандарти на медичні препарати, засоби захисту сільськогосподарських культур і мінеральні добрива є обов'язковими.

Галузеві стандарти промислових асоціацій є, як правило, деталізацією національних стандартів.

Фірмові стандарти розробляються на основі національних і галузевих, але, як правило, вимоги фірмових стандартів відрізняються від національних унаслідок виробничих можливостей фірми, її прагнення задовольнити потреби певних кіл споживачів (наприклад, цільового сегмента), орієнтації на конкурентів та ін. Роботу зі стандартизації на фірмах ведуть відділи стандартизації. Проект стандарту обов'язково розсилається відділенням фірми для відгуків та зауважень, після чого складається остаточний проект фірмового стандарту, який затверджує керівництво фірми.

На підставі закону про промислову стандартизацію в Японії проводиться сертифікація промислової продукції на відповідність національному стандарту. Свідченням відповідності виробу є знак JIS. Дозвіл на видачу сертифіката та право маркування продукту знаком відповідності стандарту дає міністр галузі за результатами галузевого інспекційного контролю якості даної продукції та атестації підприємства, у ході якої оцінюють стан виробничого процесу.

У наш час понад 16 тисяч японських підприємств користуються

правом маркування своєї продукції знаком відповідності національним стандартам.

До системи контролю якості пред'являються певні вимоги. Вона повинна включати заходи з перевірки відповідності конкретних параметрів якості продукції вимогам відповідного національного стандарту; методи контролю виробничого процесу, сировини та матеріалів; заходи, прийняті за результатами контролю.

У Японії діють три форми сертифікації:

— обов'язкова, яка підтверджує відповідність законодавчим вимогам;

— добровільна сертифікація на відповідність національним стандартам JIS, яку проводять органи, уповноважені урядом;

— добровільна, яку проводять приватні органи з сертифікації.

Обов'язкова сертифікація регламентується чинними законами (їх на сьогодні більше 30), у яких установлюються перелік продукції, що підлягає обов'язковій сертифікації, та вимоги до неї; схеми сертифікації; знаки відповідності; органи управління, відповідальні за організацію сертифікації та інспекційний контроль. Уповноважені органи розробляють технічні регламенти, на відповідність яким проводяться сертифікаційні випробування, а затверджує їх Кабінет міністрів країни.

Забезпечення виконання законодавчих положень щодо сертифікації розподіляється між міністерствами та іншими державними органами управління. Наприклад, за Міністерством зовнішньої торгівлі і промисловості закріплено десять законів.

Для деяких видів продукції в законах вводяться категорії, що характеризують ступінь їх небезпеки для користувача. Наприклад, для електротехнічних виробів установлені категорії А і Б. Для категорій використовують різні схеми сертифікації та знаки відповідності (рис. 9.1).



Знак категорії А Знак категорії Б

Рис. 9.1. Знаки відповідності електротехнічних виробів

Для більш небезпечних товарів (категорія А) передбачена сертифікація третьою стороною, а для виробів категорії Б – заява-

декларація виробника.

Випробувальні лабораторії призначаються міністерствами і працюють як неприбуткові організації.

Особливість обов'язкової сертифікації в Японії полягає в необхідності отримати дозвіл на серійне виробництво продукції, а також у тому, що експортовані товари підлягають обов'язковій сертифікації.

Добровільна сертифікація на відповідність стандарту JIS не завжди підтверджує відповідність вимогам безпеки, оскільки обов'язкові вимоги включаються в технічні регламенти. Цей вид сертифікації перебуває у компетенції Міністерства зовнішньої торгівлі і промисловості, яке організовує та координує її. Заявник має звертатися до міністра, що однаковою мірою відноситься і до експортерів на японський ринок, якщо з ними не укладено угоди про взаємне або одностороннє визнання результатів випробувань.

Як правило, схема сертифікації включає оцінку діючої системи якості на відповідність стандартам ISO 9000 та інспекційний контроль, який у плановому порядку проводиться раз на 4 – 5 років, а позаплановий – у будь-який час без попередження.

Розглянемо особливості сертифікації товарів, що постачаються до Японії. На підставі закону про електротехнічні товари побутового призначення та контролю матеріалів для їх виробництва діє знак відповідності Т. Отримання такого знака служить необхідним «пропуском» для реалізації товарів даного виду, причому закон однаковою мірою діє як для японських, так і для імпортованих електротехнічних товарів. Знак, що відноситься до товару категорії А, засвідчує відповідність побутових електротоварів, до яких користувач торкається безпосередньо (електробритви, телевізори, пилососи та ін.).

Знак категорії Б – це підтвердження відповідності таких товарів, як електроарматура, вентилятори, обладнання офісів тощо.

Експортер подібних товарів на японський ринок мусить надавати свій продукт на випробування у японський відповідний випробувальний центр. Зробити це він має право тільки через японських посередників, які у свою чергу дотримуються певної процедури. Японський посередник зобов'язаний подати до Міністерства зовнішньої торгівлі і промисловості всі дані про товар, який він має намір імпортувати: параметри безпеки та якості, класифікаційні характеристики, підтвердження його повної відповідності японським стандартам. Посередник зобов'язаний гарантувати дотримання порядку одержання знака відповідності та

своєчасно інформувати покупців про всі зміни в якості або конструкції товару.

Якщо ж товар належить до категорії Б, то висувається додаткова вимога до імпортера – посередника, який буде продавати товар зарубіжної фірми: подання до Міністерства торгівлі і промисловості заяви про намір розпочати бізнес із цього товару. Японський покупець «вихований» таким чином, що електротехнічні товари, не марковані знаком відповідності Т, він сприймає як низькоякісні з усіма наслідками для експортера, що звідси випливають.

Діють також різні добровільні знаки. Їх установлюють асоціації та інші товариства для інформування споживачів про відповідність товару певним вимогам. Особливо поширене застосування таких знаків для продовольчих товарів.

Таким чином, експортери на японський ринок змушені вивчати вимоги стандартів і правил, що діють у цій країні; звертатися в японські випробувальні лабораторії, якщо немає угоди про взаємне визнання результатів випробувань. А для цього необхідно правильно вибрати японського посередника, без якого виконати всі вимоги, а значить, просунути товар на ринок, неможливо. Іноземні постачальники на ринок Японії намагаються різними шляхами подолати або хоча б знизити жорсткі бар'єри, що захищають внутрішній ринок. Так, США вдалося домогтися угоди японської сторони на проведення випробувань деяких товарів, призначених для експорту в Японію, у своїх лабораторіях під спостереженням японського Міністерства зовнішньої торгівлі і промисловості. Ця угода торкнулося лише п'яти американських лабораторій, на розсуд яких залишається ще й мовний бар'єр, оскільки японська сторона приймає до розгляду лише перекладені японською мовою документи.

Для проведення сертифікації систем якості була створена Японська асоціація з сертифікації систем якості (JAB). Основні її функції:

- акредитація органів із сертифікації продукції та систем якості й організацій, що займаються навчанням аудиторів; атестація аудиторів, а також реєстрація відповідних постачальників;
- проведення досліджень та здійснення практичних дій із взаємного визнання акредитації органів із сертифікації систем якості за кордоном, із координації зусиль у цій галузі з національними та закордонними організаціями;
- виконання інших робіт, спрямованих на досягнення цілей JAB.

Уся діяльність JAB будується відповідно до документів ISO та IEC, наприклад, нею підготовлений довідник на основі документа ISO/КАСКО «Проект керівництва ISO/IEC. Загальні вимоги до сертифікації і реєстрації органів оцінки відповідності та акредитації систем». Опубліковано й інші керівні документи JAB з виконання зазначених вище робіт.

Акредитація органів із сертифікації та організацій, що займаються підготовкою аудиторів, здійснюється аудиторами JAB, які призначаються її генеральним директором. По лінії JAB акредитовані такі великі центри, як Центр сертифікації систем якості Японської асоціації зі стандартизації (JSA-Q), Центр із контролю газового обладнання (JIA-QA), Центр сертифікації систем якості Асоціації з безпеки посудин, що працюють під тиском (КНК-ОА) та ін.

Після сертифікації аудиторів JAB видає сертифікати трьох категорій: головного аудитора, аудитора і помічника аудитора.

4. Особливості технічного регулювання та характеристика національних органів у сфері технічного регулювання США

У США єдиних правил сертифікації та централізованої системи сертифікації не існує. В Америці діє декілька сотень систем сертифікації при різних групах компаній та асоціацій. Така ж сама ситуація в США й зі стандартизацією. Натомість, в Америці існує єдина національна система акредитації випробувальних центрів (лабораторій). На сьогодні створюється система реєстрації систем сертифікації. Нормативною базою технічного регулювання США є стандарти, що розробляються такими організаціями:



Американське товариство з випробування матеріалів (ASTM) – для широкого кола споживчих товарів



Національна асоціація виробників електрообладнання (NEMA) – для електричних товарів та електрообладнання



Комісія з безпеки товарів (CPSC) – для широкого кола вжитку



Федеральне агентство з захисту навколишнього середовища (EPA) – для сертифікації різних виробництв, двигунів внутрішнього згоряння, наземного, водного та повітряного транспорту



Національний інститут стандартів та технологій – державний орган зі стандартизації, що розробляє обов'язкові стандарти

У США діють три основні категорії програм (систем) сертифікації, які затверджує Федеральний уряд (табл. 9.1).

Національним органом зі стандартизації в США є Американський національний інститут стандартів і технологій (NIST). Його попередниками були Американський комітет технічної стандартизації, який у 1928 р. був реорганізований в Американську асоціацію зі стандартизації (ASA); Організація зі стандартизації США (USASI), що проіснувала менше трьох років і перетворена в ANSI, а тепер – NIST.

NIST – неурядова некомерційна організація, яка координує діяльність із добровільної стандартизації в приватному секторі економіки, керує діяльністю організацій – розробників стандартів, приймає рішення про надання статусу національного стандарту (якщо в ньому зацікавлені різні фірми і стандарт набуває міжгалузевого характеру). NIST не розробляє стандартів, але є єдиною організацією в США, що затверджує національні стандарти. Це відповідає основному завданню NIST – сприяти вирішенню проблем, що мають загальнодержавне значення (економія енергоресурсів, захист навколишнього середовища, забезпечення безпеки життя людей і умов виробництва).

Таблиця 9.1

Характеристика схем сертифікації США

Категорія програми	Характеристика програми	Галузь використання програми
I	Сертифікація товарів і послуг на безпеку	Обов'язкова сертифікація
II	Програми з перевірки зразків продукції і виробництв, що замінюють суцільний контроль	Обов'язкова і добровільна сертифікація для товарів, які споживаються в державних установах
III	Програми оцінки якості та умов виробництва до надходження продукції в торгівлю	Обов'язкова та добровільна сертифікація

Американський національний інститут стандартів і технологій розробляє цільові програми. Програмно-цільове планування охоплює виробництво і транспортування палива, постачання електроенергії, застосування ядерної, сонячної та інших видів енергії. Значно менше уваги приділяється розробці стандартів на готову продукцію, оскільки у цій галузі діють фірмові нормативні документи.

Національні (федеральні) стандарти містять обов'язкові до виконання вимоги, що стосуються в основному аспектів безпеки. Поряд з обов'язковими федеральними стандартами в США діють технічні регламенти, які затверджуються органами державного управління:

- Міністерством торгівлі,
- Міністерством оборони,
- Управлінням служб загального призначення,
- Федеральним агентством з охорони навколишнього середовища,
- Федеральним агентством з охорони праці та здоров'я на виробництві,
- Федеральним управлінням з безпеки харчових продуктів та медикаментів,
- Комісією з безпеки споживчих товарів та ін.

NIST підтримує тісні ділові контакти з цими організаціями, зокрема в плані інформаційного забезпечення фірм, приватних організацій, які розробляють стандарти. Зазначені вище органи управління нерідко беруть участь у розробці фірмових стандартів і враховують наявність таких при плануванні створення федерального стандарту. непоодинокими є випадки, коли фірмовий стандарт, задовольняючи їх вимогам, приймається як федеральний.

Розробляють федеральні стандарти авторитетні організації, акредитовані Американським національним інститутом стандартів. Найбільш відомі з них: Американське товариство з випробувань та матеріалів (ASTM); Американське товариство з контролю якості (ASQC); Американське товариство інженерів-механіків (ASME); Об'єднання випробувальних лабораторій страхових компаній; Товариство інженерів автомобілебудівників (SAE); Інститут інженерів з електротехніки та електроніки (IEEE) та ін. Ці організації розробляють не тільки федеральні, але й стандарти, що мають добровільний характер. Усього в США розробкою добровільних стандартів займається понад 400 різних організацій і фірм, а добровільних стандартів налічується більше 35 тисяч

На сьогодні членами NIST є більше 1200 фірм, понад 250 виробничих і торгових компаній, науково-технічних та інженерних товариств.

Структура фінансування інституту свідчить про його незалежність від державного бюджету: 37% становлять внески організацій-членів (6%) і фірм-членів (31%); розробка спеціальних програм на замовлення зацікавлених організацій – 15%; надходження від продажу різних видань – 47% та інші доходи – 1%.

NIST очолює рада директорів. Її функції: вибори президента строком на рік, трьох віце-президентів, виконавчого віце-президента і виконавчого комітету. Останній керує у період між засіданнями ради директорів і контролює виконання бюджету. Рада директорів планує роботу, розробляє пріоритетні напрями стандартизації.

Раді директорів підпорядковуються: рада організацій-членів, рада компаній-членів та рада із захисту інтересів споживачів. Рада організацій-членів складається з представників різних спілок, об'єднань, а також представників федерального уряду чи уряду окремих штатів (у разі їх зацікавленості). Рада організацій затверджує національні (федеральні) стандарти; аналізує прийняті іншими організаціями стандарти щодо їх прийнятності як федеральних; планує оновлення і створення нових нормативних документів; курирує участь країни в міжнародній стандартизації. Цей орган має по одному представнику у двох інших радах.

Рада компаній-членів включає представників усіх зацікавлених фірм із різних галузей економіки. Цей орган має п'ять представників у раді із захисту прав споживачів і одного – у раді організацій. Рада компаній складає програми стандартизації з урахуванням галузевих інтересів; залучає нових членів; визначає потреби в нових національних або міжнародних стандартах; займається

дослідницькою роботою, спрямованою на підвищення ефективності виробництва і торгівлі через стандартизацію.

У Раді із захисту інтересів споживачів представлені по п'ять членів від двох інших рад, п'ять представників державних органів, представники споживчих спілок. Основні завдання цієї Ради визначаються метою її роботи – відстежувати дотримання інтересів споживачів у національних стандартах. Рада виявляє галузі, де необхідно домагатися поліпшення якості товарів (послуг) за допомогою стандартизації; займається роз'яснювальною діяльністю, пропагуючи роль стандартизації в розвитку економіки та захисту прав та інтересів споживачів. Рада широко залучає самих споживачів до перевірок якості та безпеки товарів на місцях. Для цього створюються добровільні контролюючі групи, які під керівництвом представників ради збирають інформацію і надсилають коментарі та рекомендації. Ці коментарі та рекомендації розглядаються і нерідко враховуються при оновленні або створенні нового нормативного документа.

Крім трьох рад, у складі NIST є комітети при раді директорів, що координують різні сторони діяльності інституту, а також велика кількість постійних робочих органів, наприклад:

- виконавча рада зі стандартизації, що виконує координуючі функції;

- рада з перегляду стандартів, що приймає національні стандарти, має право їх скасування та встановлення терміну дії;

- комісія з контролю та акредитації, що контролює дотримання методології стандартизації розробниками нормативних документів і займається акредитацією організацій розробників;

- комітет із сертифікації, що розробляє і реалізує програми із сертифікації продукції та послуг, подає до ради директорів системи сертифікації офіційного визнання;

- консультативний комітет із міжнародної стандартизації, що визначає напрями участі фахівців інституту в міжнародних організаціях; – національний комітет з участі США у діяльності ISO та IEC, що відповідає за ефективність роботи в цих організаціях.

Із кінця 80-х рр. США проводять у міжнародних організаціях в загальній сукупності секретаріати 15 технічних комітетів і 211 робочих груп. Особливо велике значення надається проведенню секретаріату спільного технічного комітету ISO/IEC з інформаційної технології, де фахівці США очолюють п'ять підкомітетів і 16 робочих груп. Участь NIST у роботі MEK також досить широка:

американські фахівці входять до складу робочих груп 90% технічних програм. Така активна присутність у найбільших міжнародних організаціях дає можливість NIST впливати на прийняття американських національних стандартів як міжнародних, зокрема:

- комітет стратегічного планування розробляє довгострокові цільові програми та плани роботи NIST;

- галузеві комісії зі стандартизації надають підтримку виконавчій раді зі стандартизації в галузях відповідно до своєї компетенції;

- комітет з інформаційного обслуговування в галузі стандартизації при раді директорів координує інформаційне забезпечення роботи інституту. Інститут має банк даних про чинні й розроблювані федеральні стандарти.

Особливості технічного регулювання та характеристика національних органів у сфері технічного регулювання Канади

Технічне регулювання в Канаді здійснюється за допомогою законодавчих документів, ухвалених різними органами влади. Деякі регламенти являють собою правила, які стають обов'язковими на основі законів, прийнятих або на федеральному, або на місцевому рівнях. Однак не всі правила переходять у регламенти. Деякі можуть бути опубліковані та використані шляхом укладання багатосторонніх угод і розглядаються як керівництва. В окремих випадках регламенти можуть мати посилання на одні й ті ж самі стандарти й вимоги, але призначатися для вирішення різних завдань.

Головним органом у галузі технічного регулювання в Канаді є Рада зі стандартів Канади (SCC). Рада зі стандартів Канади – незалежна федеральна корпорація, що здійснює свою діяльність, спираючись на Національну систему стандартів (National Standards System – NSS), об'єднує велику групу зацікавлених сторін: індивідуальних осіб і організації, які виробляють, продають, імпортують і експортують продукцію; державні органи, що здійснюють технічне регулювання; організації, акредитовані на проведення оцінки відповідності, та їх клієнтів, а також органи влади різного рівня – від місцевих (територіальних і провінційних) до найвищих. На відміну від низки інших країн, SCC – це єдиний у Канаді орган з акредитації. У 2005 – 2006 фінансовому році доходи SCC від акредитації склали значну частину бюджету організації – 5438000 дол. США (для порівняння величина парламентських

субсидій – 6808000 дол. США, а надходжень від продажу стандартів – 562 тис. дол. США).

Наявність Національної системи стандартів, що базується на загальноприйнятих принципах, сприяє широкому добровільному залученню до діяльності з оцінки відповідності знань, досвіду та фінансових ресурсів усіх зацікавлених учасників цього процесу. У результаті цих колективних зусиль у Канаді вдалося створити систему оцінки відповідності, що ґрунтується на міжнародних стандартах, інструкціях і протоколах, а також на високому авторитеті SCC у середині країни і за кордоном.

У 2005 р. SCC ухвалив такі принципи оцінки відповідності:

1. Оцінка відповідності робить внесок у захист здоров'я населення, навколишнього середовища та забезпечення громадської безпеки.

2. Оцінка відповідності базується на міжнародних стандартах, угодах та протоколах, що не суперечать національним.

3. Оцінка відповідності підтримує Угоду СОТ про технічні бар'єри в торгівлі (ТБТ) і усуває необґрунтовані перешкоди в торгівлі.

4. Оцінка відповідності здійснюється явним, надійним і прозорим способом і є доступною, неупередженою і справедливою в її інтерпретації для всіх користувачів.

5. Послуги з оцінки відповідності надаються своєчасно та на професійному рівні відповідно до прийнятого Кодексу етики.

6. Інформація, що стосується вимог з оцінки відповідності, процедур акредитації та результатів, доступна широкій громадськості. Роботи проводяться з дотриманням конфіденційності, проте в разі необхідності забезпечується повна відкритість результатів оцінки відповідності для органів, що здійснюють технічне регулювання.

7. Оцінка відповідності є у своїй основі добровільною. Однак вимоги ринку та/або державне регулювання можуть викликати введення обов'язкових вимог щодо оцінки відповідності.

8. Для повноцінного функціонування системи оцінки відповідності забезпечується широке залучення та участь усіх зацікавлених сторін. Дискусії та обміни думками становлять основу консенсусу, сприяють формуванню спільних інтересів і розглядаються як цінний внесок залучених до цієї діяльності зацікавлених учасників.

Як і в інших країнах, акредитація, проведена SCC, є офіційним визнанням того, що організація продемонструвала свою здатність

виконувати обрану нею роль з оцінки відповідності.

Рада зі стандартів Канади акредитує шість типів організацій з оцінки відповідності:

1. Випробувальні та калібрувальні лабораторії. Оцінка якості та технічної компетентності лабораторій проводиться на основі міжнародних вимог. У процесі акредитації проводиться оцінка організації, вивчаються і перевіряються процедури випробувань, аналізуються записи в журналах та протоколи.

2. Органи з сертифікації систем менеджменту (QMS і EMS), які повинні продемонструвати, що вони задовольняють вимогам міжнародних стандартів і можуть компетентно оцінювати системи менеджменту своїх клієнтів. SCC є єдиною канадською організацією, яка акредитує органи з систем менеджменту.

3. Органи з сертифікації персоналу. Послуги з сертифікації персоналу організацій підлягають оцінці, щоб забезпечити довіру, неупередженість та технічну компетентність у ході виконання робіт, які визначаються в їх галузі акредитації.

4. Органи з сертифікації продукції/послуг/систем. Ці органи оцінюються за їх компетентністю приймати сертифікаційні рішення у сфері, яка охоплюється галузями акредитації. Їх системи якості оцінюються за здатністю надавати послуги, які узгоджуються з акредитаційними вимогами.

5. Інспекційні органи. Послуги з інспекції організацій підлягають оцінці, щоб показати, що вони забезпечують довіру, неупередженість та технічну компетентність, необхідні для оцінки безпеки та придатності конкретних продуктів і матеріалів, підтвердження, що апаратура, обладнання та системи відповідають проведеним роботам. Інспекції не обмежуються фізичними об'єктами і можуть також включати оцінку послуг.

6. Курси навчання аудиторів. Організації, які пропонують курси й офіційне навчання аудиторів систем менеджменту якості (QMS) і аудиторів екологічного менеджменту, повинні продемонструвати свою компетентність у сфері розробки і здійснення програми навчання аудиторів.

Для кожного із зазначених вище шести типів організацій з оцінки відповідності розроблена спеціальна програма проведення акредитації. Політику та процедури, які використовуються Радою зі стандартів Канади для цілей акредитації, встановлено канадськими організаційнометодичними документами (CAN-Ps). CAN-Ps приймаються або адаптуються на основі міжнародних стандартів та настанов.

Крім того, SCC реалізує програму належної лабораторної практики (Good Laboratory Practice) для лабораторій випробувань пестицидів. У наш час опрацьовується можливість створення низки нових спеціалізованих програм у галузі оцінки відповідності, у тому числі програм з підготовки фахівців із сертифікації систем менеджменту безпеки харчових продуктів і створення органів контролю парникових газів.

SCC є членом низки міжнародних організацій, які розробляють угоди щодо міжнародного визнання результатів оцінки відповідності, зокрема Міжнародного форуму з акредитації (IAF), Міжнародного співробітництва з акредитації лабораторій (ILAC) та Всесвітньої системи випробувань і сертифікації електричного обладнання (System for Conformity Testing and Certification of Electrical Equipment – IECCEE). SCC підписав також угоди про взаємне визнання результатів оцінки відповідності з рядом регіональних організацій: Азійсько-Тихоокеанською співпрацею з акредитації лабораторій (APLAC), Європейською організацією з акредитації (EA), Міжамериканською співпрацею з акредитації (IAAC), Північноамериканським комітетом з калібрування (NACC), Тихоокеанською співпрацею з акредитації (PAC) та ін. Крім того, SCC уклав низку двосторонніх угод у галузі оцінки відповідності.

Загалом, у Канаді немає комплексного акта з питань технічного регулювання. Парламент Канади делегує розробку технічних регламентів відповідним федеральним міністерствам і відомствам. Нижче розглянемо деякі особливості технічного регулювання різних галузей.

1. Хімічні речовини. Технічні регламенти у цій сфері в основному розробляє Бюро з безпеки продуктів Міністерства охорони здоров'я відповідно до Закону про небезпечні речовини. Крім того, відповідні функції технічного регулювання покладені на деякі інші відомства, які контролюють виконання Закону про вибухові речовини, Закону про продукти харчування і лікарські препарати, Закону про контроль за атомною енергією, деякі інші акти. Окремі провінції нерідко розробляють власні правила, які доповнюють федеральні технічні регламенти.

2. Інформаційні технології та телекомунікаційне обладнання. Технічне регулювання відповідно до Закону про телекомунікації та Закону про радіозв'язок здійснює Інженерна служба Міністерства промисловості Канади.

3. Будівництво. Згідно з Конституцією Канади будівництво належить до сфери компетенції окремих провінцій. Відповідно,

технічне регулювання здійснюється провінційними адміністративними органами, які ухвалюють будівельні кодекси. Ці акти розробляються на основі модельного Національного будівельного кодексу, затвердженого Канадською комісією з будівельного та протипожежного кодексів. Крім будівельного, Канадська комісія з будівельним та протипожежним кодексам підготувала Національний протипожежний кодекс, Національний енергетичний кодекс, Національний кодекс водопостачання, низку інших аналогічних актів. Опції федеральних органів в основному зведені до консультування, надання фінансової підтримки, інших форм сприяння діяльності провінційних регулюючих органів (наприклад, Рада Канади зі стандартів здійснює програми акредитації програм тестування, реєстрації та сертифікації організацій, що працюють у сфері стандартизації).

4. Лікарські препарати. Контроль за дотриманням Закону про продукти харчування і лікарські препарати і Закону про національний контроль за оборотом наркотичних засобів здійснює Дирекція лікарських препаратів Міністерства охорони здоров'я Канади.

5. Медичне обладнання. Технічне регулювання в цій сфері ґрунтується на вимогах Закону про продукти харчування і лікарські препарати і прийнятих на його основі правил. Відповідальне відомство – Дирекція загальних питань охорони здоров'я Міністерства охорони здоров'я Канади. Крім того, технічне регулювання в цій сфері здійснюють також провінційні органи. У їх компетенції, зокрема, знаходяться питання використання медичного обладнання в клініках.

6. Транспортні засоби. Технічне регулювання в рамках Закону про безпеку автотранспорту та прийнятих на його основі правил здійснює Міністерство транспорту Канади. У свою чергу, провінційні органи контролюють дотримання власних правил безпечного використання і контролю транспортних засобів на дорогах провінційного підпорядкування.

7. Продукти харчування. Технічне регулювання в цій сфері здійснюють три національні відомства і Міністерство охорони здоров'я, Міністерство у справах рибальства та океанів, Міністерство сільського господарства та сільськогосподарського виробництва. Міністерство охорони здоров'я ухвалює акти, покликані гарантувати безпеку продуктів харчування і виключити обман споживачів. Два інших міністерства розробляють в основному акти, що забезпечують маркетингові умови відповідно до Закону про

інспекцію м'ясних продуктів, Закону про сільськогосподарські продукти, Закону про продукти харчування і лікарські препарати, Закону про інспекцію рибних продуктів, Закону про упаковку та позначення споживчих товарів, Закону про зерно, ряду інших федеральних законів. Провінції можуть установлювати власні додаткові вимоги до продуктів харчування, що діють переважно у сфері роздрібної торгівлі.

8. Енергетика – газоспоживне обладнання. Ця сфера перебуває виключно у підпорядкуванні окремих провінцій. Необхідний рівень уніфікації технічного регулювання забезпечується за рахунок використання тих стандартів, які розроблені Канадською газовою асоціацією, Канадською асоціацією стандартів, іншими національними громадськими об'єднаннями. Енергетика – електробезпека. Ця сфера також знаходиться у винятковому віданні провінцій. У всіх провінціях був прийнятий єдиний Електричний кодекс Канади, розроблений Канадською асоціацією стандартів. Енергетика – ефективність використання енергії. Технічне регулювання в цій сфері здійснює Міністерство природних ресурсів Канади. Його повноваження ґрунтуються на положеннях Закону про ефективне використання енергії та прийнятих на його основі актах. Крім іншого, Міністерство встановлює рівні ефективності такого обладнання, як холодильні установки, пральні і посудомийні машини, електромотори та ін. Деякі провінції (Британська Колумбія, Нова Шотландія, Онтаріо, Квебек, Нью-Брансвік) мають власні технічні регламенти, які доповнюють загальнонаціональні.

9. Вимірювальні прилади в торгівлі. Технічні регламенти для розвитку вимог Закону про ваги та міри, Закону про електричну та газову інспекції розробляються Службою метрології Міністерства промисловості Канади.

10. Споживчі товари (непродуктові). У цій сфері функції технічного регулювання здійснюють Міністерство охорони здоров'я (відповідно до Закону про небезпечні продукти, Закону про прилади, що випромінюють радіацію та ін.), Міністерство промисловості (відповідно до Закону про упаковку та позначення споживчих товарів, Закону про позначення текстильних товарів, Закону про маркування дорогоцінних металів), Міністерство сільського господарства та сільськогосподарського виробництва (на основі окремих норм Закону про упаковку та позначення споживчих товарів). В окремих провінціях є власні технічні регламенти. Так, в Онтаріо, Квебеку, Манітобі й Альберті діють регіональні стандарти чистоти вихідних матеріалів у текстильних товарах.

Послідовність виконання роботи

1. Ознайомитися з системою технічного регулювання Азії.
2. Ознайомитися з системою технічного регулювання США.
3. Ознайомитися з системою технічного регулювання Канади.

Письмово дати розгорнуті відповіді на наступні питання.

1. Яка головна особливість технічного регулювання США?
2. Скільки існує програм сертифікації в США? Дайте коротку характеристику кожній програмі.
3. Що таке NIST?
4. Охарактеризуйте технічне регулювання в Канаді: характеристика діяльності головного органу та Національної системи стандартів.
5. Які форми сертифікації діють у Японії?

Практичне заняття

10. ВИДИ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ. ОРГАНІЗАЦІЯ ПАСАЖИРСЬКИХ АВТОПЕРЕВЕЗЕНЬ.

Мета роботи - вивчити процес організації пасажирських автоперевезень та види автотранспортних послуг.

ЗАГАЛЬНІ ВКАЗІВКИ

У забезпеченні високої якості та культури обслуговування одержувачів транспортних послуг значна роль належить правовому регулюванню діяльності транспортного комплексу.

Правове регулювання діяльності транспорту має максимально сприяти: його перетворенню в передову галузь суспільного виробництва; розвитку народного господарства; посиленню відповідальності за виконання договірних зобов'язань; забезпеченню збереженості вантажів, які перевозяться, безпеки руху і ліквідації аварійності; додержанню строків доставки вантажів; вдосконаленню договірних відносин щодо перевезень; суворому дотриманню договірної дисципліни; поліпшенню експлуатаційної роботи на підприємствах транспорту.

Законодавство про автомобільний транспорт складається з Кодексу автомобільного транспорту України, законів України «Про транспорт», «Про дорожній рух», «Про функціонування єдиної транспортної системи України» та інших нормативно-правових актів України.

Закони, що видаються в порядку поточного законодавства, регулюють різні сторони транспортних суспільних відносин. Базовим виступає Закон України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р. (в ред. від 27.04.2007 р.). Він визначає правові, економічні, організаційні та соціальні основи діяльності транспорту. Разом з тим видається і на даний час є чинною ціла низка законів, що регулюють відносини у конкретних транспортних підгалузях. Це Закон України «Про дорожній рух» від 30.06.1993 р. (в ред. від 16.11.2008 р.) [6], який визначає правові та соціальні основи дорожнього руху з метою захисту здоров'я громадян, створення безпечних умов для учасників руху й охорони навколишнього природного середовища. Засади організації та експлуатації автомобільного транспорту визначаються Законом України «Про автомобільний транспорт» [7], що був прийнятий ВР України 5 квітня 2001 р. Відповідно до ст. 2 цього Закону автомобільні транспортні засоби перевізників, що використовуються ними для надання послуг з перевезень пасажирів і вантажів, належать до автомобільного транспорту загального користування. Автомобільні ж транспортні засоби суб'єктів підприємницької діяльності, установ та організацій, що використовуються ними тільки для власних потреб, відносять до відомчого автомобільного транспорту. В свою чергу, автомобільні транспортні засоби фізичних осіб, що використовуються ними для власних потреб, належать до індивідуального автомобільного транспорту.

Згідно зі ст. 6 Закону України «Про автомобільний транспорт» основними функціями державного регулювання діяльності автомобільного транспорту є:

- формування ринку послуг;
- контроль за виконанням законодавства на автомобільному транспорті;
- нормативно-правове регулювання питань автомобільного транспорту;
- ліцензування діяльності перевізників;
- стандартизація і сертифікація; організація та контроль автомобільних перевезень;
- тарифна, інноваційна та інвестиційна політики;
- державне замовлення на соціально значущі послуги автомобільного транспорту загального користування;
- захист прав споживачів послуг автомобільного транспорту

тощо.

Управління автомобільним транспортом здійснює Міністерство транспорту та зв'язку України.

До сфери його управління належать об'єднання, підприємства, установи та організації автомобільного транспорту.

З метою більш повного задоволення потреб населення у перевезеннях, обмеження монополізму на ринку пасажирських автотранспортних послуг, розвитку конкуренції між перевізниками усіх форм власності постановою Кабінету Міністрів від 03.12.2008 р. № 1081 «Про затвердження Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування». Відповідно до Порядку юридичні чи фізичні особи, які мають ліцензію на право виконання пасажирських перевезень, у т. ч. міжнародних, можуть взяти участь у конкурсі. Переможці конкурсу забезпечують виконання необхідних обсягів та якість перевезень пасажирів на постійних автобусних маршрутах. Конкурс міжнародних перевізників готує Міністерство транспорту та зв'язку України.

Важливим джерелом транспортного права є Цивільний кодекс України, в якому розкрито зміст договору перевезень та відповідальність сторін за неналежне виконання умов договору перевезень і в разі втрати, нестачі або пошкодження багажу, а також за заподіяння шкоди його здоров'ю чи смерті. Перевезення вантажів автомобільним транспортом регулюються Правилами перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні, що затверджуються спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з питань автомобільного транспорту, в яких визначаються права, обов'язки і відповідальність власників автомобільного транспорту-перевізників та вантажовідправників і вантажоодержувачів-замовників

З приводу міжнародних автомобільних перевезень існує найменша кількість міжнародних угод.

При розробці законодавства про торгівлю різних країн часто використовуються типові правила, розроблені міжнародними неурядовими організаціями.

Для України також чинними є такі законодавчі акти ЄС:

- Європейська угода, що доповнює Віденську конвенцію про шляховий рух 1968 р., схвалена Україною 16 грудня 1974 р., чинна з 7 червня 1979 р.;
- Європейська угода, що доповнює Віденську конвенцію про дорожні знаки і сигнали 1968 р., схвалена Україною 16

- грудня 1974 р., чинна з 3 серпня 1979 р.;
- Європейська угода про міжнародні автомагістралі від 15 листопада
 - 1975 р., схвалена Україною 9 листопада 1982 р., чинна з 29 березня 1983 р.;
 - Протокол про розмітку доріг від 1 березня 1973 р. до Європейської угоди, що доповнює Конвенцію про дорожні знаки і сигнали 1968 р., схвалений Україною 15 березня 1984 р., чинний з 9 травня 1985 р.

З багатьма державами Європейського Союзу Україна уклала двосторонні договори. Одним з документів, що дає право виїзду на територію європейських країн, є страховий поліс «Зелена карта».

Це документ, що підтверджує страхування громадянської відповідальності власника (водія) транспортного засобу перед третіми особами у випадку нанесення збитків при керуванні транспортним засобом на території країни, що входить в систему «Зелена карта».

Це означає: якщо у випадку дорожньо-транспортної пригоди за кордоном з вини прибувшого водія кому-небудь нанесені збитки, то вони будуть відшкодовані тією страховою компанією, яка видала винуватцю аварії поліс «Зелена карта».

В умовах проведення в Україні соціальних та економічних перетворень важливого значення набуває проблема подальшого розвитку і вдосконалення правового регулювання відносин у сфері транспортної діяльності. Зазначене обумовлено перш за все тим, що економіку будь-якої держави неможливо уявити без послуг, пов'язаних із перевезенням як вантажу, так пасажирів, їх багажу, вантажобагажу, пошти різними видами транспорту.

Перевезення та інші відносини у сфері транспортної діяльності опосередковують транспортні договори, які є різними за правовою природою та змістом і регулюються цивільним кодексом України й спеціальними нормативно-правовими актами, що відображають специфіку різних видів транспорту.

У зв'язку з цим правове регулювання перевезень є однією з найважливіших категорій у цивільному законодавстві України, без з'ясування сутності та природи якої складно зрозуміти особливості транспортних договорів, порядок їх укладання, зміни та припинення, відповідальність сторін й інші питання, які виникають у зв'язку зі здійсненням перевезень.

Незважаючи на достатньо активний процес кодифікації

цивільного законодавства України, регулювання відносин перевезення залишається складним питанням внаслідок наявності значної кількості законодавчих актів, що стосуються зазначеної сфери.

Види автотранспортних послуг

Основним законом, який визначає види й організацію автоперевезень, є Закон «Про автомобільний транспорт» № 2344 (далі – закон

№ 2344). Згідно з ним автотранспортні послуги поділяються на:

- пасажирські;
- вантажні;
- вантажно-пасажирські.

Послуги пасажирського автомобільного транспорту загального користування поділяються на автобусні й таксі.

Автобусні перевезення – це переміщення людей і багажу за допомогою автомобільного транспортного засобу, в якому посадкових місць більше дев'яти (враховуючи місце водія).

Маршрутні таксі перевозять пасажирів, обов'язково надаючи їм місця для сидіння, висаджуючи й садовлячи їх за їхньою вимогою. Незважаючи на те, що в назві є слово «таксі», перевезення пасажирів маршрутними таксі належать до автобусних перевезень. Визначальним фактором у цьому випадку є кількість місць для сидіння (дев'ять і більше) і те, що пасажирів перевозять за задалегідь наміченими маршрутами а не в індивідуальному порядку. Автобусні перевезення пасажирів здійснюються у двох режимах:

- звичайному – рух за маршрутом відбувається з усіма зупинками, передбаченими розкладом;
- експрес – рух за маршрутом здійснюється зі скороченням кількості зупинок і часу перевезення.

Перевезення таксі – це перевезення пасажирів та їхнього багажу в індивідуальному порядку на легковому автомобілі, кількість місць для сидіння в якому менша дев'яти.

Вантажні перевезення автомобільним транспортом спеціального призначення здійснюють перевізники за замовленням власників вантажу чи уповноважених ними осіб.

Вантажно-пасажирські перевезення – це перевезення пасажирів з вантажем вантажно-пасажирськими автомобілями.

За місцем надання автопослуги можна розподілити на: внутрішні, міжнародні. Внутрішні перевезення пасажирів на

автобусних маршрутах загального користування поділяються на:

- міські – за маршрутами в межах території населеного пункту;
- приміські – за маршрутами протяжністю до 50 км, незалежно від адміністративно-територіального поділу маршрутів;
- міжміські (всередині області і міжобласні) – маршрути, протяжність яких перевищує 50 км.

Є ще перевезення, які здійснюються на замовлення, і туристичні.

Перевезення на замовлення – перевезення на погоджених перевізником і замовником умовах за маршрутом, визначеним сторонами договору.

Туристичні перевезення – нерегулярні перевезення пасажирів за задалегідь визначеними маршрутами з туристичною метою.

Пасажирському перевізникові, який здійснює туристичні перевезення чи перевезення пасажирів за замовленням, забороняється здійснювати посадку пасажирів у пунктах, установлених для посадки пасажирів на автобусних маршрутах загального користування.

Міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом здійснюються між пунктами відправлення й призначення, один із яких чи обидва розташовані за межами території України.

Міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом організовують перевізники відповідно до міжнародних договорів України з питань міжнародних автомобільних перевезень.

Правила міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом по території України затверджує центральний орган виконавчої влади в галузі транспорту (Міністерство транспорту та зв'язку – далі Мінтрансзв'язку), про що, зокрема, йдеться в Постанові Кабінету Міністрів України «Про затвердження Правил надання послуг пасажирським автомобільним транспортом» за № 176 (далі – Постанова № 176).

Міжнародне співробітництво у сфері міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом забезпечує центральний орган виконавчої влади в галузі транспорту (Мінінфраструктури), який у межах своїх повноважень:

- організовує контроль за виконанням міжнародних договорів України з питань міжнародних перевезень пасажирів і

- вантажів автомобільним транспортом;
- бере участь у проведенні заходів щодо укладання міжнародних договорів з питань міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом;
- забезпечує видачу документів, за якими дозволено міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом, тощо.

Організація пасажирських автоперевезень

Організацію перевезень пасажирів на автобусних маршрутах загального користування здійснює урядовий орган – державне управління автомобільного транспорту Мінінфраструктури України, а також органи місцевого самоврядування в порядку, визначеному Постановою № 176, і в межах повноважень, делегованих Законом № 2344.

Туристичні перевезення і перевезення на замовлення організують перевізники відповідно до вимог Закону № 2344 і Постанови № 176, виходячи з попиту на такі послуги.

Місцеві ради та їхні виконавчі органи в рамках своїх повноважень організують перевезення пасажирів автомобільним транспортом на території відповідного населеного пункту.

Соціально значимими послугами автомобільного транспорту громадського користування є послуги з перевезення пасажирів автобусними маршрутами громадського користування за тарифами, встановленими уповноваженими на це органами, і на пільгових умовах відповідно до законодавства (Постанова КМУ № 176). Законодавчо встановлено, що збитки, яких зазнає пасажирський перевізник від пільгових перевезень (наприклад, студентів, пенсіонерів та інших пільгових категорій громадян) і від перевезень за регулярними збитковими тарифами (наприклад, внутрішньоміських автобусних маршрутів), цілком компенсуються за рахунок коштів відповідних бюджетів (порядок здійснення компенсацій буде розглянуто пізніше).

Правила надання послуг пасажирським автомобільним транспортом затверджені Кабінетом Міністрів України (Постанова № 176) і Наказом Мінтрансв'язку «Порядок і умови організації перевезень пасажирів і багажу автомобільним транспортом» за № 21 (далі – наказ № 21). При наданні послуг з перевезення пасажирів автомобільним транспортом необхідно мати такі документи:

- для перевізника – ліцензію, ліцензійну картку, договір із замовником на перевезення пасажирів, паспорт маршруту,

документ, який засвідчує використання автотранспорту на законних підставах;

- для водія автотранспортного засобу – посвідчення водія, реєстраційні документи на транспортний засіб, дорожній лист, схему маршруту, розклад руху, таблицю вартості проїзду, завірену керівником автотранспортного підприємства (крім міських перевезень), дозвіл замовника на перевезення.

Згідно зі ст. 40 Закону № 2344 пасажирським перевізником може бути суб'єкт підприємницької діяльності, який, відповідно до законодавства і на підставі отриманої ліцензії, надає послуги за договором перевезення пасажирів лише автомобільним транспортним засобом загального користування, якщо він його використовує на законних підставах.

Під час перевезення пасажирів автобусами на замовлення і в разі туристичних перевезень потрібні такі документи:

- для перевізника – ліцензія, документ, який засвідчує використання автобуса на законних підставах;
- для водія автобуса – посвідчення водія, реєстраційні документи на транспортний засіб, дорожній лист.

Для перевезення пасажирів на таксі необхідно мати такі документи:

- для перевізника – ліцензію на право надання послуг із перевезення пасажирів та їхнього багажу;
- для водія таксі – посвідчення водія, свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу, дорожній лист.

Під час організації перевезень пасажирів основні господарські відносини складаються між перевізником та автостанцією (автовокзалом). Їх відносини регулюються договорами. Основним завданням перевізника є надання транспортного засобу для перевезення пасажирів. До завдань автостанції належать: складання розкладу руху автобусів, прийомвідправлення пасажирів і автобусів, продаж квитків, диспетчеризація руху тощо. Таким чином, законодавством чітко диференційовані функції автостанції, перевізника та організатора перевезень.

Особливості державного регулювання перевезень в національному сполученні

Ринок забезпечує найбільш ефективне регулювання економічних процесів, зорієнтованих на задоволення потреб людини. Це у повній мірі стосується транспортної системи, яка є базовою

галуззю економіки та покликана задовольняти потреби населення й суспільного виробництва в перевезеннях. Функціонування автомобільного транспорту в ринкових умовах має ряд позитивних наслідків, головним з яких є зацікавленість суб'єктів господарювання в отриманні прибутку та подальшому розвитку виробництва, яка за умови конкуренції позитивно впливає на розвиток транспортної мережі, ціноутворення, якість транспортних послуг тощо.

З метою зниження негативного ефекту ринкових механізмів при наданні економічної свободи юридичним та фізичним особам, які провадять транспортну діяльність, та відповідно до законодавства здійснюється ліцензування внутрішніх і міжнародних перевезень автомобільним транспортом, яке запроваджено у більшості розвинених країн.

В юридичній літературі форма управління розглядається як зовнішній вияв конкретних дій для реалізації поставлених завдань і як спосіб вирішення органічно пов'язаної зі змістом (розкривається у функціях і компетенції) діяльності суб'єктів управління; як той чи інший спосіб зовнішнього вираження (оформлення) змісту управлінської діяльності. Аналіз зазначених положень свідчить про те, що «форма» в усіх випадках виступає як зовнішній вияв певного змісту діяльності. Ці властивості притаманні і сфері управління транспортом.

Дійсно, управління транспортом – це цілеспрямована діяльність відповідних органів з виконання завдань і функцій у межах компетенції, визначеної нормативними актами. Але сам процес діяльності з виконання завдань і функцій реалізується у відповідних формах. Якщо функції розкривають (вказують) основні напрями діяльності і цілеспрямованого впливу на об'єкти управління транспортом, то форми управління вказують на шляхи здійснення такого впливу: як і якими шляхами можливе досягнення виконання поставлених завдань.

Форми управлінської діяльності залежать від характеру відносин у сфері управління та обсягу і змісту компетенції органу управління. У цьому зв'язку кожен орган чи посадова особа (суб'єкт) управління транспортом наділені відповідною компетенцією, яка дає змогу вибирати варіанти поведінки залежно від конкретних ситуацій, впливати на зміст конкретних дій, тобто визначити зміст управлінської діяльності в тій чи іншій формі.

Прикладом таких дій можуть бути: видання акта управління, проведення наради, призначення ревізії, здійснення контролю та інші форми управлінської діяльності, які складають своєрідне системне

утворення. Ці дії, як правило, передбачені та, до певної міри, регламентовані нормами права, які містяться найчастіше у положеннях про органи управління транспортом, статутах, настановах, посадових інструкціях, правилах та інших нормативних актах.

Вивчення нормативних актів, якими закріплюється правовий статус і компетенція органів управління транспортом, аналіз їх повноважень стосовно ступеня правової регламентації та порядку використання управлінських форм показують, що вона неоднакова.

Форми, пов'язані з реалізацією правоустановних і правозастосовних функцій, регламентовані повніше (більш жорстко), ніж функції з економіко-організаційних та матеріально-технічних заходів. Ця діяльність пов'язана з виданням правових актів, які тягнуть за собою виникнення, зміни або припинення транспортних відносин, і потребує чіткого юридичного вираження та регламентовану процедуру здійснення. Такі форми управлінської діяльності в юридичній літературі прийнято називати правовими формами, головною особливістю яких є юридичне волевиявлення суб'єкта управління, притаманне державному управлінню, а саме: односторонньо владне, офіційне рішення управлінського характеру.

Органу управління надається можливість розвитку ініціативи й самостійного вибору управлінських форм. Такі форми не порушують, не змінюють і не припиняють транспортних правовідносин. В юридичній літературі їх прийнято називати неправовими формами.

Нагадаємо, що неправові форми, як і правові, пов'язані з компетенцією органу управління транспортом, їх здійснення базується на правовій основі, і вони можуть виникати внаслідок розвитку правових форм.

В юридичній управлінській літературі загально визнаної класифікації немає, але найбільш поширеними є два варіанти: 1) залежно від юридичних наслідків; 2) за ступенем правової регламентації процесу їх застосування. Ці положення повною мірою стосується управління і в сфері транспорту.

Отже, залежно від юридичних наслідків форми управління транспортом можна поділити на правові і неправові, означення та характеристика яких наведені вище.

За ступенем правової регламентації процесу їх застосування можна виділити такі форми:

- видання провідних актів управління транспортом і застосування норм транспортного права;

- укладання договорів;
- здійснення організаційних заходів;
- здійснення матеріально-технічних операцій.

Можлива й така класифікація: правові форми управління – це видання правових актів управління, інші юридично значущі дії та укладання адміністративно-правових договорів; неправові форми управління – це здійснення матеріально-технічних операцій і організаційних заходів.

Видання правових актів управління транспортом є особливою формою діяльності органів управління транспортом, спрямованою на виконання законів шляхом встановлення додаткових положень (норм права) підзаконного характеру, що, власне, передбачається самими законами. У законах України «Про автомобільний транспорт» (ст. 7), «Про залізничний транспорт» (ст. 3), Кодексі торговельного мореплавства України (ст. 3), Повітряному кодексі України (ст. 7) встановлюється, що нормативні документи, які визначають правила, порядок і умови перевезення вантажів, пасажирів, пошти й багажу, користування засобами транспорту, безпеки руху, охорони праці, забезпечення громадського порядку, перетину шляхів одного виду транспорту іншими видами транспорту і комунікаціями, пожежної безпеки, санітарні норми та правила на транспорті України, є обов'язковими для всіх юридичних і фізичних осіб на території України. Ці положення продубльовані в Статуті залізниць України, в Положеннях про Міністерство транспорту України, про Державну адміністрацію залізничного транспорту України, державні департаменти інших видів транспорту.

Прийняття нормативних документів (актів) здійснюється зазначеними органами відповідно до їх компетенції. Наприклад, Правила перевезення вантажу, пасажирів, багажу і пошти, Технічні умови навантаження і кріплення вантажів затверджуються Мінтрансом України, а правила пожежної безпеки, санітарні норми та правила, правила безпеки громадян на транспорті, інструкції з перевезення окремих видів вантажів, інструкції про порядок розслідування та обліку нещасних випадків невинного характеру та інші документи можуть затверджуватися наказами посадових осіб відповідних адміністрацій, департаментів транспорту і навіть їх структурними підрозділами (залізницею, пароплавством, портом та ін.).

За допомогою таких норм конкретизуються і деталізуються загальні норми законів. Зазвичай їх зміст не змінюється, але

забезпечуються умови реалізації вимог закону.

Такі акти встановлюють конкретні умови, правила і порядок перевезення, права і обов'язки вантажовідправника, вантажоодержувача, перевізника, пасажера, інших учасників транспортного процесу, їх відповідальність.

У таких нормативних актах часто містяться обмеження і заборони, обумовлені специфікою вантажу, що перевозиться, його характеристикою (великовагові, громіздкі, довговимірні, кількаярусні вантажі, вибухові, легкозаймисті, радіоактивні, отруйні, сильнодіючі хімічні речовини і матеріали), перевезення яких визначається відповідними інструкціями, правилами з застосуванням обмежень завантаження, складування або зовсім заборонаю перевезення тим чи іншим видом транспорту.

Прийняття нормативних актів це не тільки виконавчо-розпорядча діяльність, а й діяльність, яка виступає як регулятор транспортних правовідносин, дозволяє органам (суб'єктам) управління транспортом активно впливати на процес перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти і, врешті-решт, впливати на своєчасне, якісне виконання цивільно-правового договору перевезення.

Діяльність органів управління транспортом не обмежується прийняттям нормативних актів. Орган управління, його посадова особа обов'язково викорчовують правозастосовну форму реалізації норм права.

Застосування норм транспортного права (видання індивідуальних актів, управлінське розпорядництво) як складова правової форми управління характеризується виданням відповідного індивідуального акта. Саме такі акти регламентують застосування тих чи інших законів, правових норм в конкретних ситуаціях. Вони відіграють роль юридичних актів, з якими пов'язується виникнення, зміна або припинення транспортних відносин. Наприклад, наказ начальника залізниці або уповноваженої ним посадової особи про завантаження вагонів понад план або поза планом та забезпечення їх перевезення.

Індивідуальні акти – це акти правозастосовні, звернені до конкретних осіб, мають разове застосування, а властивістю їх є те, що вони не містять норми права, а спрямовані на реалізацію конкретних юридичних вказівок повноважних суб'єктів (органів) управління транспортом.

Як прийняття нормативних актів, так і видання індивідуальних актів в юридичній управлінській літературі прийнято називати

правовими актами управління; вони мають такі характерні властивості:

а) виражають собою юридичний варіант управлінського рішення, ос-

новну правову форму волевиявлення суб'єктів управлінської діяльності;

б) видаються тільки повноважним суб'єктом в межах його компетенції;

в) є підзаконними, носять офіційний характер, визначають правила

належної поведінки у сфері діяльності;

г) спричиняють юридичні наслідки – встановлюють, змінюють чи відміняють певні норми права; або слугують юридичним фактом, що породжує, змінює або припиняє конкретні правовідносини;

ґ) є юридичним різновидом службових документів, які постійно використовуються в управлінській діяльності, прийняті у визначених законом формах і порядку та належним чином оформлені.

Отже, правовий акт управління стосовно транспортного права – це засноване на законодавстві юридично-владне волевиявлення повноважного суб'єкта управління, що спрямоване на встановлення транспортних норм права або породжує, змінює чи припиняє конкретні правові відносини з метою реалізації задач і функцій транспортної діяльності. Таким чином, форма управлінської діяльності певною мірою дає змогу виокремити транспортне право в окрему специфічну (комплексну) галузь права.

З метою задоволення потреб населення у перевезеннях, обмеження монополізму на ринку пасажирських автотransпортних послуг, розвитку конкуренції між перевізниками усіх форм власності постановою Кабінету Міністрів 2 листопада 1996 р. був затверджений «Порядок проведення конкурсу на перевезення пасажирів автомобільним транспортом».

Відповідно до Порядку юридичні чи фізичні особи, які мають ліцензію на право виконання пасажирських перевезень, у т. ч. міжнародних, можуть взяти участь у конкурсі. Переможці конкурсу забезпечують виконання необхідних обсягів та якість перевезень пасажирів на постійних автобусних маршрутах. Конкурс щодо міжнародних перевізників готує замовнику Мінтранс. Він може передати свої функції іншій організації з видачею їй Свідоцтва на право проведення конкурсу на перевезення пасажирів автомобільним транспортом. З переможцем конкурсу укладається договір відповідно до Типового договору на перевезення пасажирів автомобільним

транспорт, який є додатком до вказаного Порядку.

В договорі зазначають сторони, предмет домовленості, права та обов'язки замовника й перевізника, юридичні адреси сторін. Якщо автотранспортні послуги здійснюються автобусами, то однією з умов договору є обов'язок перевізника виконувати затверджений замовником розклад руху автобусів з регулярністю не нижче 97 відсотків на міжнародних рейсах. У разі невиконання зазначеної умови замовник зменшує дотацію перевізнику за кожний відсоток зниження регулярності руху на певну кількість відсотків, встановлену за домовленістю сторін.

Органи виконавчої влади та місцевого самоврядування зобов'язані:

- забезпечувати формування автобусної маршрутної мережі загального користування та мережі таксомоторних стоянок і розробляти перспективи їх розвитку;
- організувати утримання в належному стані проїзної частини автомобільних доріг і під'їздів (на міських автобусних маршрутах загального користування) і в разі завдання матеріальних збитків автомобільному перевізнику, що обслуговує автобусний маршрут загального користування, внаслідок неналежного утримання проїзної частини автомобільної дороги чи під'їзду компенсувати йому збитки;
- забезпечувати облаштування необхідною інфраструктурою автобусних маршрутів загального користування (автопавільйони, інформаційне забезпечення пасажирів тощо) і підтримувати її в належному технічному та санітарному стані;
- забезпечувати розроблення паспортів автобусних маршрутів загального користування з визначенням необхідної кількості автобусів, їх пасажиромісткості, класу, технічних та екологічних показників, розкладу руху. Порядок розроблення та затвердження паспорта маршруту визначає центральний орган виконавчої влади з питань автомобільного транспорту;
- проводити конкурс на перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування;
- забезпечувати укладання договору на автобусних маршрутах загального користування з автомобільним перевізником –

переможцем конкурсу на міських, приміських та міжміських автобусних маршрутах загального користування, які не виходять за межі території області (внутрішньообласні маршрути), чи надання дозволу на приміських та міжміських автобусних маршрутах загального користування, які виходять за межі території області (міжобласні маршрути), та забезпечувати контроль за виконанням ним умов договору чи дозволу;

- забезпечувати безпечне і якісне обслуговування пасажирів на автобусних маршрутах загального користування;
- забезпечувати компенсацію втрат автомобільному перевізнику внаслідок перевезення пільгових категорій пасажирів та регулювання тарифів.

Автомобільні перевізники, водії повинні мати та показувати особам, які уповноважені здійснювати контроль на автомобільному транспорті та у сфері безпеки дорожнього руху, документи, на підставі яких виконують вантажні перевезення.

Таким чином, під державним управлінням розуміється організаційновладна виконавчо-розпорядча діяльність органів державного управління, яка функціонує на основі та для виконання законів і перебуває у повсякденному практичному здійсненні функцій держави.

Послідовність виконання роботи

1. Ознайомитися з законодавчими засадами перевезень автомобільним транспортом.
2. Ознайомитися з видами автотранспортних послуг.
3. Ознайомитися з процесом організацій пасажирських автоперевезень.

Письмово дати розгорнуті відповіді на наступні питання.

1. На чому ґрунтуються законодавчі засади перевезень автомобільним транспортом?
2. Види автотранспортних послуг. На які види поділяються послуги пасажирського автомобільного транспорту загального користування, їхні означення?
3. Визначення режимів руху автобусних перевезень. Види перевезень за місцем надання послуг. На які види поділяються внутрішні перевезення пасажирів на автобусних маршрутах?
5. Які повноваження центрального органу виконавчої влади в галузі транспорту у сфері міжнародних перевезень

- пасажирів і вантажів автомобільним транспортом?
6. Які органи здійснюють організацію перевезень пасажирів на автобусних маршрутах загального користування. Які органи організують перевезення пасажирів автомобільним транспортом на території відповідного населеного пункту, за якими законами організують туристичні перевезення і перевезення на замовлення?

Практичне заняття

11. ВИДИ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ. ОРГАНІЗАЦІЯ ПАСАЖИРСЬКИХ АВТОПЕРЕВЕЗЕНЬ.

Мета роботи - вивчити процес організація пасажирських автоперевезень та види автотранспортних послуг.

ЗАГАЛЬНІ ВКАЗІВКИ

Стандартизація на автомобільному транспорті забезпечує:

- реалізацію єдиної науково-технічної політики з питань створення, експлуатації, ремонту, технічного обслуговування та утилізації транспортних засобів;

- підвищення надійності, комфортності та безпечності транспортних засобів, якості робіт та послуг відповідно до розвитку науки і техніки, потреб населення і народного господарства;

- захист інтересів споживачів і держави у питаннях безпеки перевезень для життя, здоров'я людей та майна осіб, охорони довкілля;

- економію всіх видів ресурсів, поліпшення техніко-економічних показників діяльності;

- безпеку об'єктів з урахуванням ризику виникнення природних і техногенних катастроф та інших надзвичайних ситуацій.

Сертифікацію транспортних засобів, робіт, послуг на автомобільному транспорті здійснюють з метою:

- запобігання використанню транспортних засобів, надання робіт, послуг, небезпечних для життя, здоров'я людей та довкілля;

- сприяння споживачам у виборі транспортних засобів, робіт, послуг;

- створення умов для участі суб'єктів господарювання в міжнародному економічному, науково-технічному співробітництві.

Одним з методів, що найбільш ефективно впливає на діяльність

підприємств автомобільного транспорту, є сертифікація.

Сертифікація – це процедура, за допомогою якої визнаний у встановленому порядку орган документально засвідчує відповідність продукції, систем якості, систем управління якістю, систем управління довкіллям, персоналу встановленим законодавчим вимогам. Вона є важливою ланкою управління якістю продукції.

В Україні питання сертифікації продукції регулюється Законом України «Про підтвердження відповідності».

Підтвердження відповідності — це діяльність, наслідком якої є гарантування того, що продукція, системи якості, системи управління якістю, системи управління довкіллям відповідають встановленим законодавчим вимогам.

Проведення сертифікації здійснюється з метою:

- створення умов для діяльності організації та підприємців на єдиному товарному ринку, а також для участі в міжнародній, економічній, науково-технічній співпраці й міжнародній торгівлі;
- сприяння споживачам в компетентному виборі продукції;
- захисту споживача від недобросовісного виробника (продавця, виконавця);
- контролю безпеки продукції для навколишнього середовища, життя, здоров'я і майна;
- підтвердження показників якості продукції, заявлених виробником.

Під сертифікатом відповідності розуміється документ, виданий за правилами системи сертифікації для підтвердження відповідності продукції, що сертифікується, встановленим вимогам.

Реалізація процедур сертифікації забезпечується комплексом законодавчо-правових документів, що створили необхідні передумови формування систем сертифікації на автомобільному транспорті. До їх числа входять закони «Про технічне регулювання», «Про захист прав споживачів», «Про безпеку дорожнього руху». Держстандарт України і інші державні органи в межах своїх повноважень створюють системи сертифікації окремих видів однорідної продукції і послуг і встановлюють правила процедури для проведення сертифікації.

Об'єктами сертифікації на автомобільному транспорті є: продукція, послуги та інші об'єкти, якими можуть бути процеси, роботи, системи якості й інше.

До продукції відносять: вироби, використовувані на автомобільному транспорті як предмети і засоби праці:

автотранспортні засоби і запасні частини до них; експлуатаційні матеріали (нафтопродукти і автопрепарати); гаражне устаткування.

До послуг відносять: послуги з технічного обслуговування і ремонту автотранспортних засобів; послуги в сфері перевезення вантажів і пасажирів і ін.

Створення і функціонування сертифікації на автомобільному транспорті пов'язане з вирішенням таких завдань:

- забезпечення високого технічного рівня техніки, матеріалів і устаткування, що поставляються і використовуються на автотранспорті;
- забезпечення технічного стану автомобільної техніки та її безпечної регламентованої технічної експлуатації;
- забезпечення високої якості та безпеки послуг у сфері вантажних і пасажирських перевезень;
- забезпечення безпеки іншої виробничої діяльності підприємств, організацій автомобільного транспорту;
- забезпечення безпеки дорожнього руху;
- забезпечення екологічної безпеки автотранспортної діяльності.

До продукції відносять: вироби, використовувані на автомобільному транспорті як предмети і засоби праці: автотранспортні засоби і запасні частини до них; експлуатаційні матеріали (нафтопродукти і автопрепарати); гаражне устаткування.

До послуг відносять: послуги з технічного обслуговування і ремонту автотранспортних засобів; послуги в сфері перевезення вантажів і пасажирів і ін.

Створення і функціонування сертифікації на автомобільному транспорті пов'язане з вирішенням таких завдань:

- забезпечення високого технічного рівня техніки, матеріалів і устаткування, що поставляються і використовуються на автотранспорті;
- забезпечення технічного стану автомобільної техніки та її безпечної регламентованої технічної експлуатації;
- забезпечення високої якості та безпеки послуг у сфері вантажних і пасажирських перевезень;
- забезпечення безпеки іншої виробничої діяльності підприємств, організацій автомобільного транспорту;
- забезпечення безпеки дорожнього руху;

- забезпечення екологічної безпеки автотранспортної діяльності.

Сертифікація послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом містить:

- подачу заявки на сертифікацію;
- ухвалення рішення щодо заявки, зокрема, вибір схеми сертифікації;
- оцінювання процесу надання послуги або системи якості;
- проведення сертифікаційних перевірок результату послуги;
- аналіз отриманих результатів і ухвалення рішення про можливість видачі сертифіката відповідності;
- видачу сертифіката відповідності;
- здійснення інспекційного контролю за сертифікованою послугою;
- застосування коректувальних заходів при порушенні відповідності послуги встановленим вимогам.

Для проведення сертифікації послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом виконавець послуги направляє в акредитований орган сертифікації заявку на проведення робіт із сертифікації.

За необхідності, на вимогу органу сертифікації, додатково до заявки може вимагатися (потребуватися) інформація про рухомий склад, кваліфікацію персоналу та інше.

Орган сертифікації розглядає заявку і в 7-денний термін з моменту її отримання повідомляє заявникові рішення, яке містить всі умови сертифікації, що ґрунтуються на встановленому порядку сертифікації даної послуги.

Орган сертифікації послуг проводить експертизу всіх матеріалів (протоколи, акти й інші документи, передбачені відповідними схемами сертифікації) і ухвалює рішення про видачу сертифіката відповідності в строк, менший 5-ти днів. При позитивних результатах сертифікації орган сертифікації послуг оформляє сертифікат відповідності, здійснює його реєстрацію в установленому порядку і видає заявникові. При негативних результатах сертифікаційних перевірок (випробувань), недотриманні інших вимог, що висуваються до сертифікованої послуги, або при відмові заявника від оплати робіт із сертифікації орган сертифікації послуг видає заявникові рішення про відмову у видачі сертифіката.

Вантажні автомобілі, що призначені для міжнародних

перевезень, за прийнятою ЄКМТ (Європейська конференція міністрів транспорту) класифікацією, залежно від екологічного рівня поділено на категорії: «зелені», «особливо зелені та безпечні», «ЄВРО 3 безпечні», «ЄВРО 4 безпечні».

Особливо зелений та безпечний вантажний автомобіль – автомобіль, який відповідає вимогам рівня ЄВРО-2 щодо шуму та викидів забруднюючих речовин і вимогам безпеки (у тому числі і до причепа/напівпричепа) і має такі сертифікати:

- сертифікат відповідності вимогам щодо шуму та викидів забруднюючих речовин (екологічний);

- сертифікат відповідності вимогам безпеки (окремо для автомобіля-тягача і причепа/напівпричепа);

- сертифікати відповідності вимогам придатності до експлуатації, що видані Державтотрансндріпроектком згідно з Резолюцією ЄКМТ (СЕМТ /СМ(2001)9/Final) (окремо для автомобіля-тягача і причепа/напівпричепа).

ЄВРО-3 безпечний вантажний автомобіль – автомобіль, який відповідає вимогам рівня ЄВРО-3 щодо шуму та викидів забруднюючих речовин і вимогам безпеки (у тому числі і до причепа/напівпричепа) і має такі сертифікати:

- сертифікат відповідності вимогам щодо шуму та викидів забруднюючих речовин (екологічний);

- сертифікат відповідності вимогам безпеки (окремо для автомобіля-тягача і причепа/напівпричепа);

- сертифікати відповідності вимогам придатності до експлуатації, що видані Державтотрансндріпроектком згідно з Резолюцією ЄКМТ (СЕМТ /СМ(2001)9/Final) (окремо для автомобіля-тягача і причепа/напівпричепа).

Господарська діяльність – будь-яка діяльність, також підприємницька, юридичних осіб, а також фізичних осіб - суб'єктів підприємницької діяльності пов'язана з виробництвом (виготовленням) продукції, торгівлею, наданням послуг, виконанням робіт.

Суб'єкт господарювання – зареєстрована в установленому законодавством порядку юридична особа незалежно від її організаційно-правової форми та форми власності, яка провадить господарську діяльність, крім органів державної влади та органів місцевого самоврядування, а також фізична особа - суб'єкт підприємницької діяльності.

Основні терміни для регулювання ліцензування в Україні

Господарська діяльність – будь-яка діяльність, також підприємницька, юридичних осіб, а також фізичних осіб - суб'єктів підприємницької діяльності пов'язана з виробництвом (виготовленням) продукції, торгівлею, наданням послуг, виконанням робіт.

Суб'єкт господарювання – зареєстрована в установленому законодавством порядку юридична особа незалежно від її організаційно-правової форми та форми власності, яка провадить господарську діяльність, крім органів державної влади та органів місцевого самоврядування, а також фізична особа - суб'єкт підприємницької діяльності.

Ліцензування – видача, переоформлення та анулювання ліцензій, видача дублікатів ліцензій, ведення ліцензійних справ та ліцензійних реєстрів, контроль за додержанням ліцензіатами ліцензійних умов, видача розпоряджень про усунення порушень ліцензійних умов, а також розпоряджень про усунення порушень законодавства у сфері ліцензування.

Ліцензійні умови – встановлений, з урахуванням вимог законів, вичерпний перелік організаційних, кваліфікаційних та інших спеціальних вимог, обов'язкових для виконання при провадженні видів господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню.

Ліцензія – документ державного зразка, який засвідчує право ліцензіата на провадження зазначеного в ньому виду господарської діяльності протягом визначеного строку за умови виконання ліцензійних умов.

Орган ліцензування – орган виконавчої влади, визначений Кабінетом Міністрів України, або спеціально уповноважений виконавчий орган для ліцензування певних видів господарської діяльності.

Ліцензіат – суб'єкт господарювання, який одержав ліцензію на провадження певного виду господарської діяльності, що підлягає ліцензуванню.

Правове регулювання ліцензування в Україні

Необхідність істотного розширення інституту ліцензування багатьох видів діяльності в Україні зумовлена змінами в характері впливу держави на суспільні відносини, що складаються в сфері економіки.

Основним законодавчим актом, який регулює ліцензування в Україні, є Закон України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» від 1 червня 2000 року. Цей Закон визначає види господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню,

порядок їх ліцензування, встановлює державний контроль у сфері ліцензування, відповідальність суб'єктів господарювання та органів ліцензування за порушення законодавства у сфері ліцензування.

Відповідно до статті 1 даного Закону, ліцензування – це видача, переоформлення та анулювання ліцензій, видача дублікатів ліцензій, ведення ліцензійних справ та ліцензійних реєстрів, контроль за додержанням ліцензіатами ліцензійних умов, видача розпоряджень про усунення порушень ліцензійних умов, а також розпоряджень про усунення порушень законодавства у сфері ліцензування.

Основні поняття ліцензування містить також Господарський кодекс України. Відповідно до ч. 3 ст. 14 ліцензія – це документ державного зразка, який засвідчує право суб'єкта господарювання - ліцензіата на провадження зазначеного в ньому виду господарської діяльності протягом визначеного строку за умови виконання ліцензійних умов.

Поняття ліцензування не є однозначним, у зв'язку з цим можна виділити такі його особливості: ліцензійна діяльність належить до системи державно-виконавчих відносин, змістом яких є організація діяльності громадян і юридичних осіб у тих сферах діяльності, де потрібне неухильне виконання параметрів і визначеної правової поведінки. Ліцензійна діяльність має свої принципи організації управлінського впливу, до яких належать: обмеження державного втручання в діяльність соціальних інститутів, демонополізація професійної діяльності, зацікавленість громадян у виконанні адміністративних умов ліцензійної діяльності, координація держави і громадян при реалізації програм управління, спеціалізація управлінського впливу, професійна компетентність, непорушення законних прав та свобод громадян; ліцензування виступає формою контролю за набуттям спеціального правового статусу, фактичним виконанням обов'язкових ліцензійних умов, припиненням діяльності як суб'єкта ліцензійних правовідносин, а також формою контролю за правомірністю використання обмежених ресурсів; ліцензування – це особливий адміністративно-правовий режим «порядок регулювання, який виражений у комплексі правових засобів, що характеризують особливий зв'язок взаємодійних між собою дозволів, заборон, позитивних зобов'язань, що створюють особливу спрямованість правового регулювання», що у даному випадку пов'язано з одержанням суб'єктом спеціального правового статусу, у структурі кого переважають обов'язки, визначені органами виконавчої влади, які добровільно виконуються суб'єктом ліцензування; норми, що регулюють систему ліцензування, охоплюють однорідні, тісно

пов'язані відносини в межах однієї галузі, тобто складають самостійний адміністративно-правовий інститут; імперативні розпорядження і заборони для ліцензійних видів діяльності.

Дані імперативні розпорядження і заборони для ліцензійних видів діяльності встановлені не в приватному порядку і не «заради здійснення інтересів особи, якій адресована правова норма, а заради чужого інтересу», тобто, з публічною метою; за порушення ліцензійних умов ліцензіат несе особливу адміністративну відповідальність, аж до анулювання ліцензії; ліцензія являє собою юридичний документ органу державного управління, що підтверджує право на здійснення визначених видів діяльності з дотриманням законодавства України і ліцензійних умов, що не суперечать чинному законодавству.

4. Основні принципи державної політики у сфері ліцензування

Основні принципи державної політики у сфері ліцензування:

— забезпечення рівності прав, законних інтересів усіх суб'єктів господарювання;

— захист прав, законних інтересів, життя та здоров'я громадян, захист навколишнього природного середовища та забезпечення безпеки держави;

— встановлення єдиного порядку ліцензування видів господарської діяльності на території України;

— встановлення єдиного переліку видів господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню.

Ліцензування не може використовуватися для обмеження конкуренції у провадженні господарської діяльності.

Ліцензія є єдиним документом дозвільного характеру, який дає право на зайняття певним видом господарської діяльності, що, відповідно до законодавства, підлягає обмеженню.

Верховна Рада України визначає основні напрями державної політики у сфері ліцензування, законодавчі основи її реалізації.

Реалізацію державної політики у сфері ліцензування здійснює Кабінет Міністрів України, спеціально уповноважений орган з питань ліцензування, а також органи виконавчої влади, визначені Кабінетом Міністрів України, уповноважені законом державні колегіальні органи, спеціально уповноважені виконавчі органи рад, уповноважені провадити ліцензування певних видів господарської діяльності.

Спеціально уповноважений орган з питань ліцензування:

- розробляє основні напрями розвитку ліцензування;
- розробляє проекти нормативно-правових актів з питань ліцензування;
- погоджує проекти нормативно-правових актів з питань ліцензування, що розробляються та приймаються органами виконавчої влади;
- узагальнює практику застосування нормативно-правових актів з питань ліцензування;
- здійснює нагляд за додержанням органами ліцензування законодавства у сфері ліцензування та дає роз'яснення щодо його застосування;
- здійснює методичне керівництво, інформаційне забезпечення діяльності органів ліцензування;
- визначає форми документів у сфері ліцензування та правила їх оформлення;
- погоджує за поданням органу ліцензування ліцензійні умови провадження певного виду господарської діяльності та порядок контролю за їх додержанням, крім випадків, передбачених Законом про ліцензування;
- формує експертно-апеляційну раду;
- організовує підготовку, перепідготовку та підвищення кваліфікації фахівців з ліцензування;
- веде Єдиний ліцензійний реєстр;
- організовує замовлення, постачання, облік і звітність витрачання бланків ліцензій;
- видає розпорядження про усунення порушень законодавства у сфері ліцензування.

Для забезпечення підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації фахівців з ліцензування спеціально уповноважений орган з питань ліцензування здійснює розроблення навчальних програм, методичних рекомендацій та посібників, устанавлює порядок підготовки та атестації фахівців з ліцензування.

Для здійснення своїх повноважень спеціально уповноважений орган з питань ліцензування має свої територіальні органи, які діють на підставі положень, що затверджуються спеціально уповноваженим органом з питань ліцензування.

Розпорядження спеціально уповноваженого органу з питань

ліцензування, прийняті у межах його компетенції, є обов'язковими до виконання органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, юридичними особами всіх форм власності, а також фізичними особами - підприємцями.

Розпорядження спеціально уповноваженого органу з питань ліцензування можуть бути оскаржені в суді.

Організаційно-правове регулювання взаємодії суб'єктів бізнесу на ринку послуг

Організаційно-правове регулювання взаємодії суб'єктів бізнесу на ринку послуг є системою державних заходів, спрямованих на розвиток, вдосконалення та упорядкування підприємницької діяльності, а також на створення правових механізмів їх реалізації в реальній економічній ситуації. При цьому важливо, щоб державна політика сприяння та регулювання взаємодії суб'єктів бізнесу на ринку послуг формувалася за такими принципами:

- принцип довгостроковості у державній політиці сприяння та регулювання розвитку бізнесу на ринку послуг. Найповніше він реалізується в розробленні державних програм, які визначають стратегічні напрямки розвитку ринку послуг і методи державного регулювання;

- принцип стабільності у державній політиці сприяння та регулювання розвитку бізнесу на ринку послуг. Ґрунтується він на стабільній державній політиці стосовно організаційно-правового регулювання ринку послуг. Важливим завданням держави є захист інтересів споживачів;

- принцип юридичної захищеності інтересів підприємців. Контроль за підприємницькою діяльністю щодо задоволення суспільних вимог (екологічних, економічних, соціальних);

- принцип економічної зацікавленості суб'єктів бізнесу в підвищенні ефективності господарювання. Економічні інтереси є об'єктивними мотивами підвищення ефективності діяльності суб'єктів бізнесу на ринку послуг, наслідком чого, зазвичай, буває повніше і якісніше задоволення потреб споживачів.

Основні функції державного регулювання ринку послуг класифікують за характером дії, за характером впливу і за змістом. Комплексні функції державного регулювання полягають у застосуванні всіх засобів впливу на розвиток бізнесу на ринку послуг (оподаткування, сертифікація).

Обмежувальні функції державного регулювання ґрунтуються на

запровадженні заходів, які частково обмежують функціонування суб'єктів на ринку послуг (ліцензування і патентування окремих видів діяльності).

Підтримувальні функції державного регулювання спрямовані на створення сприятливих умов для розвитку суб'єктів бізнесу на ринку послуг (бюджетне фінансування, пільгове оподаткування, кредитування, укладення державних контрактів).

Регулювальні функції державного регулювання полягають у розробці та впровадженні стратегічних програм розвитку сфери послуг, окремих її сегментів, а також у наданні функціональних повноважень відповідним державним структурним підрозділам щодо втілення їх у практичну діяльність.

Правові функції державного регулювання спрямовані на формування законодавчої бази, покликаної сприяти розвитку бізнесу на ринку послуг та регулювати його, формувати механізми реалізації в реальній економічній ситуації. Основними формами вияву правових функцій держави є закони України, які стосуються підприємницької діяльності, постанови Верховної Ради України і Кабінету Міністрів України, акти міністерств і відомств.

Економічні функції державного регулювання полягають у створенні та запровадженні сукупності економічних форм і методів регулювання ринкових процесів у сфері послуг. Серед них виокремлюють прямі і непрямі (опосередковані); регулювальні, підтримувальні та обмежувальні. Наприклад, до економічних функцій належить оподаткування, ліцензування, патентування, сертифікація, укладання державних контрактів, бюджетне фінансування та ін. Організаційні функції державного регулювання забезпечують формування умов для сприяння розвитку бізнесу на ринку послуг на основі створення і функціонування відповідних організаційно-правових структур (міністерств, відомств, податкової адміністрації); розроблення державних програм розвитку ринку послуг; створення і налагодження роботи лабораторій з перевірки якості послуг.

Прямі функції державного регулювання полягають у безпосередньому втручанні органів державної влади у підприємницьку діяльність суб'єктів бізнесу на ринку послуг (інспектування діяльності, аудиторська перевірка за рішенням господарського суду).

Непрямі (опосередковані) функції державного регулювання передбачають застосування законодавчих і нормативно-орієнтувальних регуляторів, які розмежовують законний і тінювий

бізнес, визначають правові норми взаємовідносин учасників бізнесу, обсяги їхньої відповідальності, містять прийняті в країні економічні важелі стимулювання, підтримки і захисту законного бізнесу.

Регулювання ринку послуг здійснюється на національному рівні (встановлюються певні режими для діяльності місцевих та іноземних фірм), двосторонньому (угоди між країнами, положення яких поширюються і на сферу послуг), багатосторонньому (конвенції та інші нормативні акти міжнародних організацій) рівнях.

Найважливіші національні заходи регулювання ринку послуг спрямовані на встановлення та підтримання стандартів обслуговування в таких сферах, як медицина, освіта та інші, на захист внутрішнього ринку послуг від іноземних конкурентів, стимулювання експорту послуг.

Багатостороннє регулювання ринку послуг відбувається шляхом розроблення угод у межах міжнародних організацій широкого профілю. Наприклад, СОТ (Світова організація торгівлі), ЮНКТАД (постійний допоміжний орган Генеральної Асамблеї ООН, утворений у 1964 р., завданням якого є сприяння міжнародній торгівлі; до складу входить 114 держав, Україна – з 1972 р.; штаб-квартира у Женеві) є провідними міжнародними організаціями, що займаються дослідженням і регулюванням торгівлі послугами, розробляють рекомендації для окремих секторів ринку послуг (морських перевезень, страхових послуг, реалізації новітніх технологій і ноу-хау). Не менш важливим напрямком цієї роботи є розроблення конвенцій та угод у межах спеціалізованих міжурядових організацій (Організації міжнародної цивільної авіації, Міжнародної морської організації, Всесвітньої туристичної організації та ін.).

Послідовність виконання роботи

1. Ознайомитися з принципами стандартизації й оцінювання відповідності на автомобільному транспорті.
2. Ознайомитися з основними термінами для регулювання ліцензування в Україні..
3. Ознайомитися з правовим регулюванням ліцензування в Україні.
4. Ознайомитися з основними принципами державної політики у сфері ліцензування.

Письмово дати розгорнуті відповіді на наступні питання.

1. Що забезпечує стандартизація на автомобільному транспорті?
2. Мета сертифікації транспортних засобів, робіт та послуг на

- автомобільному транспорті.
3. Що таке сертифікація, цілі проведення, сертифікат відповідності?
 4. З вирішенням яких завдань пов'язане створення та функціонування сертифікації на автомобільному транспорті?
 5. Перелічіть документи, які повинні мати на борту кожна з категорій вантажних автомобілів відповідно до вимог резолюції ЄКМТ?
 6. Коли набуває чинності анулювання сертифіката відповідності?

Практичне заняття

12. ЛІЦЕНЗІЙНІ УМОВИ, ОРГАН ЛІЦЕНЗУВАННЯ. ОСОБЛИВОСТІ ЛІЦЕНЗУВАННЯ НА ТРАНСПОРТІ.

Мета роботи - вивчити процес ліцензування на транспорті.

ЗАГАЛЬНІ ВКАЗІВКИ

Основні поняття.

Ліцензійні умови є нормативно-правовим актом, положення якого встановлюють кваліфікаційні, організаційні, технологічні та інші вимоги для провадження певного виду господарської діяльності.

Суб'єкт господарювання зобов'язаний провадити певний вид господарської діяльності, що підлягає ліцензуванню, відповідно до встановлених для цього виду діяльності ліцензійних умов.

У ліцензійні умови щодо видів господарської діяльності, для провадження яких необхідні спеціальні знання, входять кваліфікаційні вимоги до працівників суб'єктів господарювання - юридичних осіб та (або) до фізичних осіб - суб'єктів підприємницької діяльності.

У разі, якщо для провадження певних видів господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню, необхідні особливі вимоги щодо будівель, приміщень, обладнання, інших технічних засобів, такі вимоги вносяться до ліцензійних умов.

Ліцензійні умови та порядок контролю за їх дотриманням затверджуються спільним наказом спеціально уповноваженого органу з питань ліцензування та органу ліцензування.

У разі якщо суб'єкт господарювання провадить вид

господарської діяльності не в повному обсязі, а частково або з окремих робіт, операцій, послуг, ліцензійні умови поширюються на суб'єкта господарювання в частині, що встановлює вимоги до провадження господарської діяльності, зазначеної в ліцензії.

Ліцензійні умови та зміни до ліцензійних умов підлягають оприлюдненню у порядку, встановленому законодавством, і набирають чинності через десять днів з дати державної реєстрації нормативно-правового акта, якщо в ньому не передбачений пізніший строк набрання чинності.

Загальні організаційні, технічні та кваліфікаційні вимоги до виконання робіт з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів.

Виконання робіт з надання послуг з перевезення здійснюється ліцензіатами на підставі ліцензії, виданої державною інспекцією автомобільного транспорту, за умови виконання організаційних, технічних і кваліфікаційних вимог, установлених ліцензійними умовами.

Ліцензіати, які виконують роботи з надання послуг з перевезення, зобов'язані:

- надавати послуги з перевезення відповідно до Правил надання послуг пасажирським автомобільним транспортом;
- використовувати сертифіковані та дозволені для використання автотранспортні засоби;
- забезпечувати контроль технічного і санітарного станів автотранспортних засобів, проведення медичного контролю стану здоров'я водіїв автотранспортних засобів із відповідною відміткою у дорожніх листах, якщо їх наявність передбачена законодавством України, а також їх належне ведення;
- забезпечувати проведення перевірки технічного та санітарного станів, технічного обслуговування та ремонту автотранспортних засобів за допомогою осіб, відповідальних за технічний стан автотранспортних засобів (штатних працівників або відповідно до договору з суб'єктами господарювання), які мають відповідну кваліфікацію, вимоги до якої визначені у Довіднику кваліфікаційних характеристик професій працівників;
- допускати до керування автотранспортними засобами водіїв, які мають безперервний стаж керування автотранспортним засобом відповідної категорії.

До безперервного стажу керування автотранспортними засобами входить робота водієм на автотранспортному засобі з

максимально допустимою перервою, що не перевищує одного місяця, та підтверджена витягом із трудової книжки або довідкою з місця роботи із зазначенням дати наказу про призначення особи на посаду, дати, з якої така особа працює водієм, марки закріпленого автотранспортного засобу та його номерного знака.

Для самозайнятого автомобільного перевізника стаж керування автотранспортним засобом може також підтверджуватися наявністю національного або міжнародного посвідчення водія на право керування транспортними засобами;

- забезпечувати проведення з водіями інструктажів з безпеки дорожнього руху (автомобільних перевезень) відповідно до Порядку проведення інструктажів і стажування водіїв колісних транспортних засобів;

- забезпечувати проведення інструктажів з питань безпеки дорожнього руху (автомобільних перевезень), охорони праці та пожежної безпеки за допомогою осіб, відповідальних за безпеку руху (перевезень), охорону праці та (або) пожежну безпеку (штатних працівників або відповідно до договору з суб'єктами господарювання), які мають необхідний рівень професійної кваліфікації (крім автомобільних самозайнятих перевізників);

- організувати роботу водіїв транспортних засобів, режими їх праці та відпочинку відповідно до положення про робочий час і час відпочинку водіїв автотранспортних засобів, встановленого Мінтрансв'язку;

- забезпечувати безпеку дорожнього руху в частині запобігання скоєнню дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) шляхом координування та організації роботи структурних підрозділів – служби дорожнього руху або осіб, відповідальних за безпеку дорожнього руху (автомобільних перевезень);

- забезпечувати водія автотранспортного засобу необхідними документами для виконання робіт з надання послуг з перевезення та дотримання виконання покладених на нього обов'язків, передбачених законодавством України;

- організувати підвищення кваліфікації керівників і спеціалістів автомобільного транспорту, діяльність яких пов'язана з наданням послуг з перевезення, забезпечувати проходження особами, відповідальними за технічний стан автотранспортних засобів, охорону праці та пожежну безпеку, а також особами, відповідальними за проведення медичних оглядів водіїв, навчання та

(або) підвищення кваліфікації;

- забезпечувати водіїв санітарно-побутовими приміщеннями та обладнанням (крім автомобільних самозайнятих перевізників);

- забезпечувати оформлення трудових відносин з персоналом автомобільного транспорту відповідно до положень трудового законодавства (крім автомобільних самозайнятих перевізників);

- забезпечувати зберігання автотранспортних засобів відповідно до положень статті 21 Закону України «Про автомобільний транспорт»;

- вести облік ДТП, учасником яких став автотранспортний засіб ліцензіата;

- розробляти та здійснювати заходи, спрямовані на забезпечення безпеки дорожнього руху, проводити з персоналом автомобільного транспорту та водіями профілактичну роботу з дотримання вимог законодавства у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (крім автомобільних самозайнятих перевізників);

- організувати проведення періодичного навчання водіїв методам надання першої медичної допомоги потерпілим від ДТП;

- ліцензіати зобов'язані надавати послуги з перевезення з використанням автотранспортних засобів, на які оформлено:

- а) відповідний реєстраційний документ, а у разі відсутності в автотранспортному засобі його власника, крім того, – свідоцтво про право спільної власності на такий автотранспортний засіб або реєстраційний чи інший, засвідчений в установленому порядку, документ, який підтверджує право на користування чи розпорядження таким автотранспортним засобом;

- б) талон про проходження державного технічного контролю автотранспортного засобу;

- в) договір обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних автотранспортних засобів.

Спеціальні організаційні, технічні та кваліфікаційні вимоги до виконання робіт з надання послуг з внутрішніх і міжнародних перевезень пасажирів автобусами.

Ліцензіати, які надають послуги з внутрішніх і міжнародних перевезень пасажирів автобусами, зобов'язані:

- забезпечувати попередній та поточний продажі квитків на проїзд в автобусі та перевезення багажу;

- забезпечувати обов'язкове особисте страхування пасажирів

від нещасних випадків на транспорті;

— здійснювати перевезення пасажирів на міжміських і міжнародних маршрутах з обов'язковим наданням їм місць для сидіння у кількості, передбаченій технічною характеристикою автобуса та визначеній у реєстраційних документах на нього;

— здійснювати перевезення пасажирів лише в салоні автобуса, не використовуючи при цьому кабіну, що, відповідно до конструкції автобуса, відокремлена від салону;

— здійснювати відправлення (прибуття) автобусів приміських, міжміських, міжнародних автобусних маршрутів загального користування тільки з автостанцій (на автостанції), а в разі їх відсутності – з зупинок (на зупинки), передбачених розкладом руху;

— направляти у рейс двох водіїв у разі надання послуг з перевезень на автобусних маршрутах протяжністю понад 500 км;

— здійснювати організацію та контроль за своєчасним проходженням водіями медичного огляду відповідно до Положення про медичний огляд кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів, з проведенням таких медичних оглядів у відведеному для цього приміщенні;

— забезпечувати дотримання персоналом вимог законодавства про автомобільний транспорт;

— розміщувати візуальну інформацію в автобусах відповідно до вимог Правил надання послуг пасажирським автомобільним транспортом;

— забезпечувати відповідність класу та категорії автобусів, за допомогою яких надаються послуги з перевезення, видам і режимам руху відповідно до Порядку визначення класу комфортності автобусів, сфери їх використання за видами сполучень та режимами руху;

— допускати до надання послуг з перевезення організованих груп дітей водіїв, які мають стаж керування автобусами не менше п'яти років.

Ліцензіатам, які надають послуги з внутрішніх перевезень пасажирів автобусами, дозволяється здійснювати перевезення стоячих пасажирів на приміських та міських маршрутах автобусами, що за своєю конструкцією мають місця для стоячих пасажирів у кількості, передбаченій технічною характеристикою автобуса та визначеній у реєстраційних документах на цей автобус, а також

допускати до здійснення таких перевезень водіїв, які мають необхідний рівень професійної кваліфікації, відповідний стаж роботи.

Ліцензіати, які надають послуги з міжнародних перевезень пасажирів автобусами, повинні мати досвід роботи на внутрішніх перевезеннях не менше трьох років та зобов'язані:

- виконувати вимоги міжнародних конвенцій (угод), що регламентують виконання міжнародних автомобільних перевезень і які ратифіковані Україною (до яких приєдналась Україна);

- виконувати вимоги національного законодавства країн, територією яких здійснюватиметься перевезення пасажирів;

- забезпечувати виконання водіями норм щодо періодів керування, відпочинку та перерв, а також інших вимог ЄУТР (Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення);

- використовувати автобуси, на яких, відповідно до вимог ЄУТР, встановлено контрольні пристрої (тахографи), розміщено розпізнавальні знаки України та які мають понад 20 місць для сидіння пасажирів.

Орган ліцензування.

Органом ліцензування, уповноваженим на здійснення ліцензування господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом відповідно до видів робіт, визначених Законом України «Про автомобільний транспорт», є Головна державна інспекція на автомобільному транспорті (далі – Головавтотрансінспекція). Територіальні органи Головавтотрансінспекції в областях, Автономній Республіці Крим, містах Києві та Севастополі (далі – територіальні управління) здійснюють функції з підготовки документів для видачі та переоформлення ліцензій з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом відповідно до видів робіт, визначених Законом України «Про автомобільний транспорт» (далі – ліцензія), видачі дублікатів та копій ліцензій, визнання недійсними та анулювання ліцензій і подають їх на розгляд Головавтотрансінспекції. Орган ліцензування:

- забезпечує виконання законодавства у сфері ліцензування;

- затверджує спільно зі спеціально уповноваженим органом з питань ліцензування ліцензійні умови провадження певного виду господарської діяльності та порядок контролю за їх дотриманням;

- видає та переоформляє ліцензії, видає дублікати ліцензій на певний вид діяльності, приймає рішення про визнання ліцензій недійсними;

- здійснює у межах своєї компетенції контроль за додержанням ліцензіатами ліцензійних умов;

- видає розпорядження про усунення порушень ліцензійних умов; - анулює ліцензії на певний вид господарської діяльності; - формує і веде ліцензійний реєстр.

Орган ліцензування, яким є центральний орган виконавчої влади, що здійснює передбачені повноваження, може делегувати їх своїм структурним територіальним підрозділам.

Повноваження органу ліцензування не можуть бути делеговані іншим особам, у тому числі створеним органом ліцензування.

Орган ліцензування не може доручати іншим особам визначати спроможність суб'єктів господарювання виконувати ліцензійні умови згідно з поданими документами. Фінансування органу ліцензування здійснюється за кошти Державного або місцевого бюджетів.

Особливості ліцензування на транспорті.

Ліцензування на автомобільному транспорті спрямоване на визначення початкових і поточних умов надання послуг з перевезень пасажирів і вантажів, а також найважливіших параметрів обслуговування споживачів.

Завданням ліцензування на автомобільному транспорті є:

– сприяння становленню сучасного ринку послуг, розвитку автомобільного транспорту, стимулювання впровадження нових видів послуг;

– підвищення ефективності використання транспортних засобів;

– створення конкурентного середовища;

– захист прав споживачів та ринку послуг від небезпечних перевезень;

– забезпечення соціальних стандартів транспортного обслуговування;

– забезпечення використання сертифікованих і дозволених для використання транспортних засобів;

– забезпечення доступності послуг та підвищення якості транспортного обслуговування;

– забезпечення допуску автомобільних перевізників до перевезення пасажирів транспортними засобами на комерційній

основі шляхом їх попередньої перевірки на відповідність вимогам ліцензійних умов.

Підтвердження відповідності перевізника вимогам ліцензійних умов здійснюється органом ліцензування шляхом перевірки перевізника за місцем його розташування або надання перевізником органу ліцензування сертифіката відповідності послуг з перевезення пасажирів автобусами ліцензійним умовам. Ліцензія видається на господарську діяльність з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів на такі види робіт:

- надання послуг з внутрішніх перевезень пасажирів автобусами;

- надання послуг з внутрішніх перевезень пасажирів на таксі;

- надання послуг з внутрішніх перевезень пасажирів легковими автомобілями на замовлення;

- надання послуг з внутрішніх перевезень вантажів вантажними автомобілями, причепами та напівпричепами;

- надання послуг з міжнародних перевезень пасажирів автобусами;

- надання послуг з міжнародних перевезень пасажирів на таксі;

- надання послуг з міжнародних перевезень пасажирів легковими автомобілями на замовлення;

- надання послуг з міжнародних перевезень вантажів вантажними автомобілями, причепами та напівпричепами.

Орган ліцензування приймає рішення про видачу ліцензії або про відмову в її видачі у строк не пізніше 30 календарних днів з дати надходження заяви про видачу ліцензії та документів, що додаються до заяви.

Ліцензія на надання послуг з міжнародних перевезень пасажирів чи вантажів дає право автомобільному перевізнику надавати послуги з внутрішніх перевезень пасажирів чи вантажів.

Ліцензійна картка на таксі надається за умови підтвердження в установленому порядку відповідності його облаштування вимогам визначення «таксі», викладеним у статті 1 вищевказаного Закону.

З метою зниження негативного ефекту ринкових механізмів при наданні економічної свободи юридичним і фізичним особам, які провадять транспортну діяльність, та відповідно до законодавства здійснюється ліцензування внутрішніх і міжнародних перевезень автомобільним транспортом, яке запроваджено у більшості

розвинених країн.

Вперше державне ліцензування підприємницької діяльності було законодавчо введено в 1991 році – з прийняттям Закону України «Про підприємництво». В цьому законі передбачалося ліцензування всього 12 видів підприємницької діяльності. Далі сфера ліцензування складалася хаотично і мала єдину тенденцію – постійно розширюватися. Так тривало практично до 1997 року, тоді підлягати обмеженню вже 212 видів підприємництва, майже 1500 видів робіт, тобто все було заліцензовано [46]. Всі без винятку органи виконавчої влади безупинно намагалися вводити ліцензування все нових видів діяльності і робіт. І лише наприкінці 1997 року було прийнято закон про скасування ліцензування великої кількості видів підприємницької діяльності та всіх видів робіт підприємництва. Відтоді ліцензуванню стало підлягати всього 42 їх види.

Низка відомчих актів щодо підготовки документів для видачі ліцензії та ліцензійних карток, порядок подання даних про видані ліцензії до Єдиного ліцензійного реєстру України та Методика здійснення контролю за додержанням Ліцензійних умов забезпечила єдиний методологічний підхід до ліцензування автоперевізної діяльності.

Ліцензування – це необхідна умова здійснення певних видів підприємницької діяльності, передбачених Законом України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності», що означає необхідність одержання ліцензії у встановленому законодавством порядку. З моменту одержання ліцензії підприємцю надається право здійснювати відповідний вид діяльності, що може бути реалізованим протягом терміну дії ліцензії, після закінчення якого це право припиняється [20].

Ліцензування – це механізм державного регулювання, направлений на допуск до провадження діяльності суб'єктів господарювання, які можуть забезпечити виконання організаційних, кваліфікаційних і технічних вимог, встановлених для певного виду господарської діяльності з наступним контролем за провадженням ними діяльності та анулюванням ліцензій ліцензіатам, які такі вимоги не забезпечують [19].

Згідно зі статтею 9 ліцензуванню підлягає господарська діяльність з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування.

Ліцензуванню підлягає діяльність суб'єктів підприємницької діяльності, які здійснюють внутрішні та міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом, за винятком:

- технологічних (внутрішньооб'єктні, внутрішньозаводські та внутрішньокар'єрні) перевезень, які здійснюються автотранспортними засобами без виїзду на дороги загального користування;

- внутрішньогосподарських перевезень, які здійснюються автотранспортом колективних сільськогосподарських підприємств для потреб сільського господарства;

- перевезень пасажирів і вантажів, які здійснюються за спеціальними постановами Уряду України;

- перевезень пасажирів і вантажів, пов'язаних з ліквідацією стихійних лих;

- перевезень пасажирів і вантажів автотранспортними засобами, підпорядкованими закладам охорони здоров'я, Міністерства зв'язку (за винятком перевезень, які здійснюються цими організаціями на комерційній основі), Міністерства оборони, Міністерства внутрішніх справ та органами державної безпеки.

Послідовність виконання роботи

1. Ознайомитися з основними поняттями.
2. Ознайомитися з загальними організаційними, технічними та кваліфікаційними вимогами до виконання робіт з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів.
3. Ознайомитися з вимогами до виконання робіт з надання послуг з внутрішніх і міжнародних перевезень пасажирів автобусами.

Письмово дати розгорнуті відповіді на наступні питання.

1. Назвіть обов'язки ліцензіатів, які виконують роботи з надання послуг з перевезення.
2. Що входить до безперервного стажу керування автотранспортними засобами?
3. Якими документами підтверджується стаж керування автотранспортним засобом для самозайнятого автомобільного перевізника?
4. Які документи мають бути оформлені на транспортні засоби, якими ліцензіати зобов'язані надавати послуги з перевезення?
5. Наведіть вимоги та документи які висуваються до водіїв автотранспортних засобів, яких ліцензіати допустили до роботи з надання послуг з перевезень.

6. Назвіть зобов'язання ліцензіатів, які надають послуги з внутрішніх та міжнародних перевезень пасажирів автобусами.
7. Перелічіть функції органу ліцензування.

Практичне заняття

13. СЕРТИФІКАЦІЯ ПОСЛУГ З РЕМОНТУ ТА ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ДОРОЖНІХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ТА ЇХ СКЛАДОВИХ.

Мета роботи - вивчити процес сертифікація послуг з ремонту та технічного обслуговування дорожніх транспортних засобів.

ЗАГАЛЬНІ ВКАЗІВКИ

Сертифікація послуг з ремонту та технічного обслуговування дорожніх транспортних засобів та їх складових.

Правила обов'язкової сертифікації послуг з ремонту та технічного обслуговування дорожніх транспортних засобів та їх складових – далі Правила. Ці Правила встановлюють порядок і вимоги на проведення обов'язкової сертифікації послуг з ремонту та технічного обслуговування дорожніх транспортних засобів (ДТЗ) та їх складових (далі – послуги) в Українській державній системі сертифікації продукції – Системі сертифікації УкрСЕПРО.

Ці Правила є обов'язковими для органів сертифікації (ОС) послуг з ремонту та технічного обслуговування транспортних засобів та їх складових, а також підприємств, установ, організацій та громадян – суб'єктів підприємницької діяльності, які надають послуги, незалежно від форм власності.

Обов'язкову сертифікацію послуг у Системі проводять ОС, що акредитовані в Системі в установленому порядку.

Об'єктами обов'язкової сертифікації в Системі за цими Правилами є послуги з ремонту та технічного обслуговування автомобілів, автобусів, мотоциклів, мопедів, причепів, напівпричепів та їх складових, що виконуються на території України.

Перелік послуг, продукції, які підлягають обов'язковій сертифікації в Україні, затверджується Держстандартом України (таблиця 4.1).

Обов'язкова сертифікація послуг у Системі проводиться на відповідність обов'язковим вимогам чинних в Україні нормативних документів щодо безпеки життя, здоров'я людей, захисту їх майна та

охорони навколишнього природного середовища. Позначення нормативних документів, на відповідність яким проводиться сертифікація, наведені в Переліку послуг, що підлягають обов'язковій сертифікації в Україні.

Послуги підприємства-виробника можуть бути сертифіковані в Системі лише за наявності у нього умов для виконання вимог нормативних документів, на відповідність яким проводиться сертифікація, а саме:

- забезпеченість нормативною і технічною документацією, що встановлює вимоги до ремонту та технічного обслуговування ДТЗ та їх складових;

- забезпеченість технологічним обладнанням та інструментом, що передбачені технічною документацією;

- наявність засобів вимірювання та випробувального обладнання, що передбачені нормативною і технічною документацією;

- виконання вимог Декрету Кабінету Міністрів України від 26.04.93 р. № 40-93 «Про забезпечення єдності вимірювань»;

- достатність кваліфікації, знань та досвіду персоналу, який виконує роботи та контролює їх якість;

- використання для ремонту та технічного обслуговування складових частин і матеріалів, якість й безпека яких підтверджені відповідними сертифікатами.

Порядок проведення обов'язкової сертифікації послуг у Системі передбачає:

- подання заявки на сертифікацію;

- розгляд заявки та прийняття рішення з зазначенням схеми сертифікації;

- обстеження (атестацію) виробництва послуг або оцінювання системи якості згідно з зазначеною схемою сертифікації;

- відбір та ідентифікацію зразків ДТЗ, їх складових, які відремонтували;

- перевірку (випробування) зразків ДТЗ і їх складових, що вийшли з ремонту;

- аналіз одержаних результатів робіт із сертифікації і прийняття рішення про можливість видачі сертифіката відповідності та укладення ліцензійної угоди;

- реєстрацію та видачу сертифіката відповідності;
- технічний нагляд за сертифікованими послугами;
- отримання інформації про результати робіт із сертифікації послуг.

Роботи з сертифікації проводяться на договірних засадах. Заявник оплачує всі витрати, пов'язані з підготовкою та проведенням сертифікації конкретних послуг, також подальший технічний нагляд, і забезпечує умови для проведення цих робіт.

З метою сертифікації пневматичних шин, окрім сертифікації за схемами, передбаченими для серійної продукції, допускають використовувати їх маркування стосовно офіційного затвердження за відповідними Правилами ЄЕК ООН.

При сертифікації одного зразка ДТЗ, складової частини або приладдя допускається застосовувати обмежені вимоги нормативних документів, нижчі серії поправок ДСТУ UN/ECE R або Правил ЄЕК ООН, а також вимоги відповідних стандартів колишнього СРСР, які були чинними на момент випуску продукції:

- у разі, якщо випробування передбачають руйнування зразка;
- для ДТЗ, що ввозять на митну територію України при переселенні громадян на постійне місце проживання в Україну;
- за умови позитивних результатів перевірки справності антиблокувальної системи за допомогою пристроїв сигналізації та контролю, встановленими на ДТЗ, допускається не проводити випробування антиблокувальної системи згідно з додатком 13 ДСТУ UN/ECE R13-09:2002.

Відповідність складових частин, що ввозять в Україну за одним провізним документом у кількості, що не перевищує 5 комплектів цих складових частин, призначених для певного типу ДТЗ, може бути підтверджена результатами випробувань цього типу ДТЗ за показниками, на які безпосередньо впливають зазначені складові частини за умови, що складові частини саме цього типу (та виробника) були встановлені на ДТЗ, що проходив випробування.

Встановлення антиблокувальних систем є необов'язковим, допускають застосовувати нормативи щодо зовнішнього шуму згідно з ДСТУ UN/ECE R51-01:2002 для ДТЗ:

- підвищеної прохідності категорій M2G, M3G (тільки ДТЗ, що сконструйовані на базі ДТЗ категорій N2G, N3G, які мають привод одночасно на всі колеса) і призначених для перевезення пасажирів певних категорій або певних професій, наприклад:

- вахтові ДТЗ;
- категорії N3G, які мають привод одночасно на всі колеса.
- автобуси категорії M3 з дизелями повинні бути обладнані зносостійкою (допоміжною) системою гальмування.

Перелік продукції, що підлягає обов'язковій сертифікації в Україні в галузі дорожніх транспортних засобів, їх складових частин та приладдя

Якість продукції – це властивості, що обумовлюють здатність продукції задовольняти потреби споживачів відповідно до визначеного призначення.

Українські державні органи контролю слідкують за виконанням вітчизняними та зарубіжними підприємствами усіх необхідних вимог щодо якості продукції. Саме тому сертифікація та/або декларування продукції носить першочерговий характер задля підтвердження якості продукції. Ігнорування цих правил веде за собою неможливість реалізації продукції на внутрішньому ринку України.

В Україні діють:

- Національна Система Сертифікації (УкрСЕПРО), організаційну основу роботи якої визначають державні стандарти якості України (ДСТУ);
- Система Декларування продукції, основу роботи якої визначають Технічні Регламенти на вид продукції (закони України).

Для отримання сертифіката відповідності Заявник подає до уповноваженого Органу сертифікації заявку та перелік необхідних документів на сертифіковану продукцію, далі проводиться аналіз поданих даних і видається сертифікат відповідності, дані про який вносяться в державний реєстр системи УкрСЕПРО.

Для реєстрації декларації про відповідність Заявник подає до призначеного Органу з оцінювання відповідності заявку та перелік необхідних документів, далі проводиться аналіз поданих даних і реєструється декларація, дані про яку вносяться в офіційний реєстр Призначеного Органу з Оцінювання Відповідності.

Оформлення вищенаведених документів дозволяє:

1. Збільшити конкурентоспроможність продукції;
2. Постачальникам, виробникам бути впевненими в якості продукції;
3. Зробити продукцію більш привабливою для споживачів;
4. Дає великі переваги при участі в тендерах.

Таким чином, стає зрозумілим, що дані процедури є не тільки обов'язковими елементами ефективних продажів продукції на

вітчизняному ринку, а й потужними засобами збільшення конкурентоспроможності.

УкрСЕПРО – українська національна система сертифікації, в якій 149 органів з сертифікації продукції (робіт, послуг) та 811 випробувальних лабораторій (центрів).

Головним інститутом в системі Державного Комітету України з питань технічного регулювання та споживчої політики з розробки науковометодичних та організаційних засад сертифікації продукції, послуг, систем якості є Український науково-дослідний інститут стандартизації, сертифікації та інформатики (УкрНДІССІ).

УкрНДІССІ здійснює інформаційне забезпечення підприємств і організацій з питань сертифікації.

Організаційну основу системи сертифікації УкрСЕПРО становлять державні стандарти України:

- ДСТУ 3410-96. Система сертифікації УкрСЕПРО. Основні положення;

- ДСТУ 3411-96. Система сертифікації УкрСЕПРО. Вимоги до органів з сертифікації продукції та порядок їх акредитації;

- ДСТУ 3412-96. Система сертифікації УкрСЕПРО. Вимоги до випробувальних лабораторій та порядок їх акредитації;

- ДСТУ 3413-96. Система сертифікації УкрСЕПРО. Порядок проведення сертифікації продукції;

- ДСТУ 3414-96. Система сертифікації УкрСЕПРО. Атестація виробництва. Порядок проведення;

- ДСТУ 3415-96. Система сертифікації УкрСЕПРО. Реєстр Системи;

- ДСТУ 3416-96. Система сертифікації УкрСЕПРО. Порядок реєстрації об'єктів добровільної сертифікації;

- ДСТУ 3417-96. Система сертифікації УкрСЕПРО. Процедура визнання результатів сертифікації продукції, що імпортується;

- ДСТУ 3418-96. Система сертифікації УкрСЕПРО. Вимоги до аудиторів та порядок їх атестації;

- ДСТУ 3419-96. Система сертифікації УкрСЕПРО. Сертифікація систем якості. Порядок проведення;

- ДСТУ 3420-96. Система сертифікації УкрСЕПРО. Вимоги до органів з сертифікації систем якості та порядок їх акредитації;

- ДСТУ 3498-96. Система сертифікації УкрСЕПРО. Бланки

документів.

Форма та опис;

- ДСТУ 3957-2000. Система сертифікації УкрСЕПРО. Порядок обстеження виробництва під час проведення сертифікації продукції.

Правила обов'язкової сертифікації послуг з ремонту та технічного обслуговування дорожніх транспортних засобів та їх складових.

Галузь застосування. Правила встановлюють порядок і вимоги на проведення обов'язкової сертифікації послуг з ремонту та технічного обслуговування дорожніх транспортних засобів (ДТЗ) та їх складових (далі – послуги) в Українській державній системі сертифікації продукції – Системі сертифікації УкрСЕПРО (далі – Система).

Правила є обов'язковими для органів із сертифікації послуг з ремонту та технічного обслуговування ДТЗ та їх складових (далі – ОС), а також підприємств, установ, організацій та громадян – суб'єктів підприємницької діяльності з надання послуг, незалежно від форм власності.

Загальні положення. Обов'язкову сертифікацію послуг у Системі проводять ОС, що акредитовані в Системі в установленому порядку.

Об'єктами обов'язкової сертифікації в Системі за цими Правилами є послуги з ремонту та технічного обслуговування автомобілів, автобусів, мотоциклів, мопедів, причіпів, напівпричіпів та їх складових, що виконуються на території України.

Перелік послуг, що підлягають обов'язковій сертифікації в Україні, затверджується Держстандартом України.

Обов'язкова сертифікація послуг у Системі проводиться на відповідність обов'язковим вимогам чинних в Україні нормативних документів щодо безпеки життя, здоров'я людей, захисту їх майна та охорони навколишнього природного середовища. Позначення нормативних документів, на відповідність яким проводиться сертифікація, наведені в Переліку послуг, що підлягають обов'язковій сертифікації в Україні.

Послуги підприємства-виробника можуть бути сертифіковані в Системі лише за наявності у нього умов для виконання вимог нормативних документів, на відповідність яким проводиться сертифікація, а саме:

- забезпеченість нормативною та технічною документацією, що встановлює вимоги до ремонту та технічного обслуговування

ДТЗ та їх складових;

- забезпеченість технологічним обладнанням й інструментом, що передбачені технічною документацією;

- наявність засобів вимірювання та випробувального обладнання, що передбачені нормативною і технічною документацією;

- виконання вимог Декрету Кабінету Міністрів України від 26.04.93 р. № 40-93 «Про забезпечення єдності вимірювань»;

- достатність кваліфікації, знань і досвіду персоналу, який виконує роботи та контролює їх якість;

- використання для ремонту та технічного обслуговування складових частин і матеріалів, якість і безпека яких підтверджені відповідними сертифікатами.

Порядок проведення обов'язкової сертифікації послуг у Системі передбачає:

- подання заявки на сертифікацію;

- розгляд заявки та прийняття рішення з зазначенням схеми сертифікації;

- обстеження (атестацію) виробництва послуг або оцінювання системи якості згідно з зазначеною схемою сертифікації;

- відбір та ідентифікацію зразків ДТЗ і їх складових, що вийшли з ремонту;

- перевірку (випробування) зразків ДТЗ та їх складових, що вийшли з ремонту;

- аналіз одержаних результатів робіт із сертифікації та прийняття рішення про можливість видачі сертифіката відповідності та укладення ліцензійної угоди;

- реєстрацію та видачу сертифіката відповідності;

- технічний нагляд за сертифікованими послугами;

- надання інформації про результати робіт із сертифікації послуг.

Роботи з сертифікації проводяться на договірних засадах. Заявник оплачує всі витрати, пов'язані з підготовкою та проведенням сертифікації конкретних послуг, також подальший технічний нагляд, та забезпечує умови для проведення цих робіт.

Порядок обов'язкової сертифікації послуг з ремонту та технічного обслуговування ДТЗ та їх складових

Подання заявки на сертифікацію. Для проведення сертифікації послуг у Системі заявник подає до ОС заявку (додаток В) та відомості про виробництво послуг (додаток Г).

У разі необхідності, ОС може здійснити попереднє ознайомлення з виробництвом послуг, а також звернутися з запитом про додаткову інформацію до заявника.

Розгляд заявки та прийняття рішення.

Заявку розглядає ОС, який:

- реєструє заявку в журналі обліку та заводить окрему справу на сертифікацію послуг підприємства-виробника, в якій надалі зберігається все листування і внутрішні документи ОС стосовно послуг цього виробника;

- проводить перевірку реквізитів заявки та відомостей про виробництво послуг;

- визначає схему сертифікації послуг;

- узгоджує терміни проведення окремих видів робіт із сертифікації та вартість цих робіт;

- визначає перелік документів, які повинен подати заявник для проведення сертифікації;

- готує і подає на підпис керівнику ОС документи за прийнятими формами для укладення договору з заявником на проведення передбачених робіт із сертифікації;

- готує і подає на підпис керівнику ОС проект рішення за поданою заявкою (додаток Д);

- надсилає або вручає заявнику рішення за заявкою.

Правила вибору схеми сертифікації послуг. Схема, що використовується при сертифікації послуг (додаток Е), визначається ОС з урахуванням особливостей надання послуг і побажань заявника.

Обстеження виробництва. Обстеження виробництва проводиться згідно з вимогами ДСТУ 3413-96. Встановлюється відповідність фактичного стану надання послуг вимогам документації та можливість підприємства надалі надавати послуги відповідно до вимог нормативних документів.

За результатами обстеження виробництва також визначається періодичність та обсяг проведення технічного нагляду за наданням сертифікованих послуг. Обстеження виробництва проводиться комісією, яку очолює аудитор із сертифікації послуг. Склад комісії експертів та програма її роботи затверджуються керівником ОС.

Порядок виконання робіт із обстеження виробництва встановлюється ОС. Передбачаються такі етапи:

- розробка програми обстеження виробництва;
- експертиза технічної документації;
- перевірка виробництва;
- оформлення акта обстеження виробництва.

Експертиза технічної документації передбачає:

- оцінювання достатності контрольних операцій і випробувань, передбачених технічною документацією, для встановлення повної відповідності відремонтованої продукції вимогам стандартів та іншої нормативної документації;

- перевірку правильності вибору засобів вимірювань і випробувального обладнання;

- перевірку відповідності показників і характеристик відремонтованої продукції, встановлених технічною документацією, вимогам стандартів та інших нормативних документів, що стосуються відремонтованої продукції та технологічних процесів її ремонту;

- перевірку наявності порядку оформлення замовлень і виконання договорів на ремонт та технічне обслуговування ДТЗ та їх складових.

За результатами експертизи технічної документації комісія приймає рішення про можливість проведення перевірки виробництва.

Перевірка виробництва проводиться з метою оцінювання стану виконання вимог, які наведені в нормативній і технічній документації. Перевіряється безпосередньо підприємство, де особлива увага приділяється виконанню вимог, що викладені у підрозділі 3.5 цих Правил.

Сертифікація системи якості. Сертифікація системи якості проводиться за ініціативи заявника з метою підтвердження відповідності системи забезпечення якості послуг вимогам

ДСТУ ISO 9002 та ДСТУ ISO 9004.2. Сертифікація системи якості проводиться органами, що акредитовані в Системі, на право проведення цих робіт. Порядок проведення сертифікації встановлюється органом із сертифікації систем якості згідно з вимогами ДСТУ 3419-96.

Якщо ОС не акредитований на право проведення сертифікації систем якості, він може доручити виконання цих робіт

акредитованому органу з сертифікації систем якості за угодою.

За результатами сертифікації системи якості оформляється сертифікат на систему якості.

На підставі сертифіката на систему якості та позитивних результатів перевірки (випробувань) зразків ДТЗ та їх складових видається сертифікат відповідності на послуги.

Сертифікат відповідності, виданий за схемою, що передбачає сертифікацію системи якості, має термін дії три роки.

Перевірка зразків ДТЗ та їх складових. Перевірка зразків ДТЗ та їх складових проводиться з метою оцінювання результатів послуг на відповідність вимогам нормативної та технічної документації, а також оцінювання знання виробником вимог щодо проведення контролю якості.

Відбір та ідентифікація зразків ДТЗ і їх складових проводяться представником ОС у присутності представника заявника та оформляються актом відбору зразків у двох примірниках (додаток Ж).

Відбираються типові представники ДТЗ та складові, що пройшли контроль виробника. Кількість зразків для перевірки визначає керівник перевірки.

Ідентифікація охоплює перевірку відповідності ідентифікаційних номерів ДТЗ та його складових технічному паспорту і каталогу, а також перевірку відповідності обсягу наданих послуг замовленню-наряду.

Якщо виявлено невідповідності, роботи призупиняються.

Рішення щодо продовження робіт приймає ОС не пізніше 10-ти днів з дня надання заявником інформації про виконані коригувальні заходи (або наміри).

Зразки ДТЗ та їх складових перевіряються на відповідність обов'язковим вимогам чинних в Україні нормативних документів, зазначених у рішенні за заявкою.

Підтвердження відповідності послуг вимогам нормативних документів здійснюється ОС шляхом оцінювання у заявника відповідності процедур надання послуг, що передбачені в технічній документації (виконання персоналом заявника контрольних операцій і випробувань, наявність атестованого випробувального та контрольно-діагностичного обладнання, повірених (атестованих) у встановленому порядку засобів вимірювань).

ОС може прийняти рішення про проведення перевірки відремонтованих ДТЗ та їх складових в акредитованій в Системі лабораторії в таких випадках:

- якщо заявник користується послугами сторонніх організацій для перевірки (випробувань) відремонтованих ДТЗ та їх складових на основі господарських договорів;

- у разі виникнення спірних питань; - за ініціативи заявника.

За результатами перевірки (випробувань) уповноважений представник ОС складає протокол і підписує його разом з іншими виконавцями робіт.

У разі отримання негативних результатів, хоча б за одним з показників, перевірка (випробування) припиняються.

Повторна перевірка (випробування) може бути проведена тільки після надання заявником переконливих доказів про проведення ним коригувальних заходів з усуненням причин, що викликали невідповідність.

Аналіз одержаних результатів робіт із сертифікації, прийняття рішення про можливість видачі сертифіката відповідності та укладення ліцензійної угоди. Протокол перевірки (випробувань) розглядається ОС з метою визначення відповідності:

- номенклатури перевірених показників, зазначених у рішенні за заявкою, вимогам, що встановлені пунктом 4.7.4 цих Правил;

- застосованих методів перевірки та засобів вимірювань (випробувань) вимогам нормативної документації.

Матеріали обстеження (атестації) виробництва або сертифікації систем якості розглядаються ОС з метою визначення їх відповідності вимогам щодо оформлення та змісту і достатності виконаних робіт.

За позитивними результатами виконаних згідно з обраною схемою сертифікації робіт ОС приймає рішення про видачу сертифіката відповідності та укладення ліцензійної угоди за ДСТУ 3413-96 з урахуванням специфіки виробництва послуг.

У випадку негативних результатів робіт із сертифікації заявнику надається висновок (довільної форми) про неготовність послуг до сертифікації із переліком встановлених невідповідностей.

За бажанням заявника роботи з сертифікації послуг можуть бути поновлені після виконання коригувальних заходів. У цьому випадку ОС визначає необхідний обсяг робіт із сертифікації послуг з урахуванням раніше виконаних робіт.

Реєстрація та видача сертифіката відповідності. Сертифікат відповідності оформляється на бланку (додаток И).

ОС реєструє сертифікат відповідності в Реєстрі Системи згідно з ДСТУ 3415-96 та видає заявнику оригінал. ОС веде облік виданих ним сертифікатів відповідності, а їх копії надсилає до Державного

комітету України по стандартизації, метрології та сертифікації.

Не пізніше ніж за три місяці до закінчення дії сертифіката відповідності заявник подає заявку до ОС для отримання сертифіката на наступний період.

ОС визначає необхідний обсяг робіт за заявкою з урахуванням результатів технічного нагляду.

ОС організовує і проводить технічний нагляд за сертифікованими послугами згідно з вимогами ДСТУ 3413-96.

Періодичність та обсяг технічного нагляду визначаються ОС залежно від стану стабільності якості надання послуг та обраної схеми сертифікації.

Технічний нагляд, як правило, полягає в оцінюванні стану виробництва (системи якості) послуг та у вибірковій перевірці (випробуванні) зразків ДТЗ та їх складових. Типова програма технічного нагляду затверджується керівником ОС.

ОС може прийняти рішення про проведення додаткової перевірки (випробувань) на підставі інформації про стан виробництва сертифікованих послуг, отриманої від споживачів і органів контролю.

За результатами технічного нагляду виконавець складає і подає до ОС звіт, в якому зазначаються невідповідності встановленим вимогам (якщо такі є) та пропонуються коригувальні заходи. Один примірник звіту вручається заявникові.

ОС, за результатами технічного нагляду, може призупинити чи зупинити дію сертифіката відповідності у випадках, передбачених ДСТУ 3413-

96.

ОС та організації, які діють за його дорученням, повинні забезпечувати конфіденційність інформації, що становить комерційну або професійну таємницю.

Розгляд спірних питань. Якщо заявник має бажання оскаржити рішення щодо відмови йому у видачі сертифіката відповідності призупинення чи зупинення дії сертифіката, він повинен подати до ОС письмову заяву не пізніше одного місяця після одержання повідомлення про прийняте рішення. Подання заяви не припиняє дії прийнятого рішення.

Заява розглядається ОС в місячний термін з дня її надходження. До заяви додаються такі документи:

- листування зі спірного питання між заявником і ОС;
- матеріали перевірки (випробувань) і технічного нагляду; - технічна документація на послуги (за необхідності).

Рішення стосовно поданої заяви може містити одну з таких рекомендацій:

- видати сертифікат відповідності;
- відмовити у видачі сертифіката відповідності;
- підтвердити призупинення (зупинення) дії сертифіката відповідності; - поновити дію сертифіката відповідності.

Рішення надсилається заявнику протягом п'яти днів після проведення засідання з розгляду заяви. Якщо, на думку ОС, що розглядає спірне питання, необхідно вжити заходів щодо стандартів та інших нормативних документів на послуги, що використовувались під час сертифікації, то відповідні пропозиції він подає до Державного комітету України по стандартизації, метрології та сертифікації.

У разі незгоди з рішенням ОС заявник має право звернутися до Державного комітету України зі стандартизації, метрології та сертифікації протягом десяти днів з дня одержання рішення.

Послідовність виконання роботи

1. Ознайомитися з процесом сертифікація послуг з ремонту та технічного обслуговування дорожніх транспортних засобів та їх складових.
2. Ознайомитися з переліком продукції, що підлягає обов'язковій сертифікації в Україні в галузі дорожніх транспортних засобів, їх складових частин та приладдя.

Письмово дати розгорнуті відповіді на наступні питання.

1. Що встановлюють, для кого є необхідними правила обов'язкової сертифікації послуг з ремонту та технічного обслуговування дорожніх транспортних засобів та їх складових?

2. Наведіть перелік послуг, продукції, які підлягають обов'язковій сертифікації в Україні і затверджуються Держстандартом України.

3. Який порядок (алгоритм) проведення обов'язкової сертифікації послуг?

4. Вкажіть українські державні органи контролю, які слідкують за виконанням вітчизняними та імпорними підприємствами усіх необхідних вимог щодо якості продукції.

5. Що повинен містити акт обстеження виробництва?

6. Що передбачає порядок проведення обов'язкової

сертифікації послуг?

7. Що передбачає експертиза технічної документації?

Практичне заняття

14. ВИДИ ДОГОВОРІВ НА АВТОТРАНСПОРТНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, СУПРОВІДНІ ДОКУМЕНТИ.

Мета роботи - вивчити види договорів на автотранспортні перевезення, супровідні документи.

ЗАГАЛЬНІ ВКАЗІВКИ

У господарському праві категорія договорів використовується у загальному і спеціальному значеннях. Договір, який регулює ст. 153 Цивільного кодексу (ЦК), у господарському праві означає будь-яку майнову угоду між двома або більше суб'єктами господарського права. Але стосовно статутної діяльності господарського суб'єкта майнові договори різні. Наприклад, договір поставки підприємством продукції чи договір підяду на капітальне будівництво, з одного боку; договір купівлі-продажу підприємством меблів для офісу, канцелярських товарів тощо – з іншого. Ці договори різні, оскільки одні регулюють основну статутну діяльність суб'єктів господарювання, інші – обслуговувальну. Тому законодавець визначає і регулює договори про основну господарську діяльність суб'єктів окремою юридичною категорією – категорією господарського договору.

Укладення договорів – це особлива, специфічна форма діяльності транспортних органів. Насамперед зазначимо, що поняття договору, яке досить інтенсивно використовується у цивільно-правовій та адміністративно-правовій літературі, набуло значного поширення в юридичній практиці і будь-яких сумнівів не викликає.

Проте змінювані в процесі історичного розвитку суспільні відносини і практика їх регулювання залишають без докладного аналізу транспортні договори. Свого часу це питання досить активно дискутувалося науковцями, щоправда, в основному з проблеми співвідношення: плану – як адміністративно-правового акта – та договору перевезення – як цивільноправової угоди, але в основу якої покладено план перевезення. З цього питання автори висловлювали різні думки (погляди): від думки, що проблема співвідношення плану і договору повинна дістати однакове рішення незалежно від видів

господарської діяльності, до думки, що неможливо переносити на відношення саме з перевезення вантажів ті конструкції, які вироблені наукою в інших галузях господарської діяльності. Звичайно, на той час існували жорсткі планово-економічні відносини, і план відігравав важливу роль. Виконання плану було одним з найважливіших показників господарської діяльності. План розглядався як метод державного управління майновими відносинами, з одного боку, а з іншого – як юридичний факт, з яким закон пов'язує необхідність виникнення конкретних правовідносин, тобто обов'язковість укладення відповідного договору.

У такому разі договір був засобом конкретизації та реалізації плану, причому стосовно перевезення вантажів діяльність транспорту завжди була плановою.

Загальними функціями договору є:

- ініціативна (договір як акт вияву ініціативи і узгодженої волі сторін врегулювати певні відносини);

- програмно-координаційна (договір як програма поведінки сторін щодо здійснення господарських відносин і засіб узгодження, координації їхніх дій відповідно до економічних інтересів і намірів);

- інформаційна (договір завдяки формальній визначеності його умов містить в собі інформацію про правове становище сторін у договорі, яка необхідна сторонам, у відповідних випадках – юрисдикційним органам, третім особам);

- гарантійна (лише завдяки договору задіюються такі правові гарантії виконання договірних зобов'язань, як неустойка, завдаток, застава тощо);

- правозахисна (договір є правовою формою відносин, тобто формою, в межах якої забезпечується примусове виконання зобов'язань сторін шляхом використання майнових санкцій, засобів впливу).

При укладанні ряду господарських договорів застосовують не довільні, а уніфіковані (стандартні) форми договірних документів, щодо яких діють спеціальні правила їх складання та які мають точно визначені офіційні назви. Це стосується, зокрема, форми договорів перевезення вантажів. Укладання договору – це зустрічні договірно-процедурні дії двох або більше суб'єктів господарювання щодо вироблення умов договору, які відповідають їх реальним намірам та економічним інтересам, а також юридичне оформлення договору (надання цим умовам певної форми) як правового акта. [3]

Особливістю господарських договорів є те, що при їх укладанні

застосовуються певні техніко-юридичні процедури, тобто порядок висловлення пропозиції укласти договір (оферти) та прийняття її (акцепту) значною мірою формалізований.

Договір визнається укладеним, якщо між сторонами досягнуто згоди щодо його істотних умов (тобто тих, які визнані такими за законом або необхідні для договорів такого виду), а також всіх умов, щодо яких за заявою однієї зі сторін має бути досягнуто згоди. Коли пропозицію укласти договір зроблено із зазначенням строку для відповіді, договір вважається укладеним, якщо особа, яка зробила пропозицію, одержала від іншої сторони відповідь про прийняття пропозиції протягом цього строку.

У ЦК України (ст. 908–928) визначено загальні норми щодо договорів про перевезення пасажирів і вантажів. Детальніше умови перевезення пасажирів, вантажів і багажу та відповідальність сторін за цими перевезеннями регулюють статuti (кодекси) окремих видів транспорту та правила, прийняті у встановленому порядку [3].

Зокрема, на залізничному транспорті діє Закон України «Про залізничний транспорт» від 4 липня 1996 р., Статут залізниць України, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р.; на річковому – Статут внутрішнього водного транспорту СРСР, затверджений постановою Ради Міністрів СРСР від 15 жовтня 1955 р.; на морському – Кодекс торговельного мореплавства України від 9 грудня 1994 р.; на повітряному – Повітряний кодекс України, затверджений Верховною Радою України від 4 травня 1993 р. Умови перевезення пасажирів, вантажів та багажу автомобільним транспортом і відповідальність сторін за ці перевезення визначаються Законом України «Про автомобільний транспорт» від 5 квітня 2001 р. та іншими нормативно-правовими актами.

Основні засади діяльності підприємств транспорту визначені Законом України «Про транспорт», де встановлено, що надання транспортних послуг здійснюється на підставі договорів, державних контрактів, державного замовлення. Відносини з перевезення автомобільним транспортом регулюються загальними положеннями про договір перевезення Цивільного кодексу України, Господарського кодексу України, Законом України «Про автомобільний транспорт», Статутом автомобільного транспорту та правилами здійснення окремих видів перевезень.

Щодо договору діє загальне правило, за яким він має бути укладений у письмовій формі. Це правило встановлено ст. 44 Цивільного кодексу, яка називається «Письмові угоди». Закон

вимагає, щоб господарські договори уклалися письмово і були підписані уповноваженими особами.

Правове регулювання договору перевезення здійснюється за главою 64 Цивільного кодексу України, Законом України «Про транспорт» та спеціальними правилами щодо окремих видів перевезення. Залежно від об'єкта перевезення законодавець розрізняє договори перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти.

Підприємства транспорту здійснюють перевезення та надають послуги на основі державних контрактів і договорів перевезення з урахуванням економічної ефективності перевізних та переробних можливостей транспорту. Економічні відносини підприємств транспорту, що виникають у процесі перевезення, ґрунтуються на принципах взаємної вигоди, однакової та повної відповідальності.

Законодавчо в Україні визначено такі види договорів перевезення автомобільним транспортом:

- договір перевезення пасажирів;
- договір перевезення багажу;
- договір перевезення вантажу;
- договір перевезення пошти;
- договір перевезення у прямому та змішаному сполученню;
- договір перевезення в міжнародному сполученні.

У свою чергу кожен із названих договорів має свої підвиди.

Договір перевезення пасажирів поділяється на договір автобусного перевезення, договір перевезення на таксі, договір вантажопасажирського перевезення.

Договір перевезення пасажирів автомобільним транспортом укладається між перевізником та пасажиром у письмовій формі (додаток А) (пасажирський квиток, договір, квитанція тощо). Істотними умовами договору є:

- найменування та місцезнаходження перевізника;
- вид, маршрут перевезення, вартість перевезення та час відправлення і прибуття до пункту призначення.

Договір перевезення пасажирів автомобільним транспортом загального користування вважається укладеним із моменту придбання пасажиром квитка на право проїзду (є консенсуальним), а для осіб, які користуються правом пільгового проїзду, при туристичних перевезеннях, перевезеннях на замовлення – з моменту посадки в автобус (є реальним). Цей договір діє до моменту висадки пасажирів у пункті призначення. Договір перевезення пасажирів на

такі набуває чинності з моменту посадки пасажирів (є реальним).

Пасажир може відмовитися від договору його перевезення та одержати компенсацію вартості проїзду у встановленому порядку. Дія договору перевезення пасажирів автомобільним транспортом може бути припинена за ініціативи пасажирського перевізника чи водія автомобільного транспортного засобу, якщо пасажир порушує вимоги закону та правила здійснення перевезень (перебуває у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння, порушує громадський порядок, показує заборонений до перевезення багаж або багаж, який за габаритами не відповідає встановленим нормам).

Іншим поширеним договором у сфері транспортних послуг є договір перевезення вантажу (додаток Б). Договір перевезення вантажів буває двох видів – договір перевезення у прямому та договір перевезення у змішаному сполученні. Договір перевезення в прямому сполученні передбачає, що перевезення вантажу здійснюються одним автомобільним транспортним засобом без перевантаження на інший. У договорі перевезення у змішаному сполученні перевезення вантажу здійснюються кількома видами транспорту.

Вантажі класифікуються за видом продукції різних виробників, фізичним станом, наявністю тари, способом вантаження і розвантаження, специфічними властивостями, масою та габаритами.

За видами продукції вантажі поділяються на:

- продукція сільського господарства;
- продукція лісової, деревообробної і целюлозно-паперової промисловості;
- руди металеві;
- продукція паливно-енергетичної промисловості;
- мінеральна сировина, мінерально-будівельні матеріали та вироби;
- продукція металургійної промисловості;
- продукція хімічної промисловості;
- продукція харчової, м'ясо-молочної та рибної промисловості;
- промислові товари народного споживання;
- продукція машинобудування, приладобудування та металообробної промисловості;
- інші вантажі.

За фізичним станом вантажі поділяються на тверді, рідкі і газоподібні; за наявністю тари – на ті, для яких тара потрібна, та ті, для яких вона не потрібна.

За способом навантаження і розвантаження вантажі бувають штучними, сипучими, навалочними та наливними. Такі вантажі, як швидкопсувні, небезпечні, антисанітарні та живі, мають специфічні властивості.

Залежно від маси, габаритів одного вантажного місця та специфіки вантажі поділяються на такі, перевезення яких здійснюється за загальними та за спеціальними правилами (великовагові, великогабаритні, небезпечні тощо).

У договорі перевезення вантажу можуть бути вказані допоміжні операції, виникнення яких можливе при перевезенні та які законодавець виділяє окремо:

- завантаження та розвантаження автомобільних транспортних засобів;
- перевантаження вантажів на інший вид транспорту чи транспортний засіб;
- сортування, пакування, обмірювання та маркування вантажу;
- накопичення, формування або дроблення партій вантажу; - зберігання вантажу;
- транспортно-експедиційні послуги.

Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом затверджуються Мінтрансом України (Наказ Мінтрансу України № 363 від 14.10.1997 року «Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні» [32]).

Окреме місце займає договір про пряме змішане сполучення при перевезенні вантажів автомобільним транспортом, коли автомобільне перевезення здійснюється разом з перевезеннями іншими видами транспорту. Взаємовідносини перевізників у процесі перевезення вантажів за єдиним документом різними видами транспорту визначаються законодавством відповідних галузей транспорту та укладеними відповідно до нього договорами між перевізниками. Згідно зі ст. 61 Закону України «Про автомобільний транспорт» встановлена письмова форма договору перевезення вантажу автомобільним транспортом (договір, накладна, квитанція тощо). Відносини щодо перевезення вантажу також врегульовано Наказом Мінтрансу України «Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні» № 363 від 14.10.97

року.

Істотними умовами договору є вказання:

- найменування та місцезнаходження сторін;
- найменування і кількості вантажу, його пакування;
- умов та терміну перевезення;
- місця та часу навантаження і розвантаження; - вартості перевезення.

Сторонами договору є Замовник і Виконавець. Замовник за договором перевезення вантажу автомобільним транспортом загального користування має право отримати компенсацію згідно з законодавством за пошкодження або псування вантажу, часткову чи повну його втрату або несвоєчасність доставки.

Замовник зобов'язаний:

- забезпечити своєчасне та повне оформлення документів на перевезення вантажу;
- утримувати власні під'їзні шляхи до вантажних пунктів, вантажні майданчики, рампи тощо у стані, що відповідає вимогам законодавства з питань охорони праці, техніки безпеки та безпеки руху;
- здійснювати вантажні операції, закріплення, накриття, ув'язування та пломбування вантажу, зняття кріплень і покриттів та очищення автомобільного транспортного засобу від залишків вантажу;
- забезпечувати вимоги законодавства з питань охорони праці і техніки безпеки при вантажних операціях.

Вантажний перевізник (Виконавець) має право:

- відмовитися від приймання вантажу для перевезення, якщо Замовником не підготовлено вантаж чи необхідні документи або внесені без попереднього узгодження з ним зміни до реквізитів цих документів;
- відмовитися від перевезення вантажу, якщо замовник подає до перевезень вантаж, обумовлений договором перевезення, пакування вантажу не відповідає встановленим законодавством вимогам, ушкоджена тара або нечітким є відтиск пломби тощо;
- одержати відшкодування від Замовника, якщо автомобільний транспортний засіб був пошкоджений під час вантажних робіт або під час перевезення вантажу з вини Замовника.

При цьому вантажний перевізник зобов'язаний:

- при укладанні договору перевезення вантажу автомобільним транспортом передбачати встановлені законодавством умови праці та відпочинку для персоналу перевізника;

- забезпечити виконання умов договору перевезення вантажу автомобільним транспортом у межах, визначених законодавством та цим забезпечити збереження вантажу, прийнятого до перевезення, до передачі вантажовласнику (уповноваженій особі) у пункті призначення;

- відшкодувати Замовнику збитки за пошкодження або псування вантажу, часткову чи повну його втрату, а також збитки, завдані внаслідок несвоєчасної доставки вантажу.

Іншим договором перевезення, який має спеціальне регулювання, є договір перевезення пошти. Особливість цього договору проявляється в спеціальному суб'єктному складі – відправником і одержувачем пошти є підприємство зв'язку. Умови здійснення перевезень пошти врегульовано спільним Наказом Мінтрансу України та Мінзв'язку України «Про затвердження Правил перевезення пошти автомобільним транспортом» № 32/76 від 12.03.1997 року.

Для укладення договору перевезення вантажу застосовується система єдиного документа.

Наприклад, залежно від виду документа розрізняють:

- систему накладної, яка застосовується майже на всіх видах транспорту;

- систему коносаменту, яка застосовується на морському транспорті;

- систему чартеру, яка застосовується на морському та повітряному транспортах.

Аналіз поданого вище офіційного означення договору перевезення дає підстави стверджувати, що договір перевезення вантажів є реальною угодою, тобто для його укладення, поряд із згодою сторін, необхідне фактичне вчинення дій, зокрема, перевезення вантажу. Перевізник зобов'язується доставити і передати вантажоодержувачу ввірений йому вантаж, який йому вручив вантажовідправник.

У юридичній літературі зазначається, що твердження про те, що договори перевезення вантажів є реальними угодами, – це загальне правило, яке має свої винятки. В теорії та практиці прийнято вважати договір перевезення вантажів автомобільним транспортом, а також

чартер (договір, що передбачає умову надання для перевезення всього судна або його частини) на морському, повітряному транспорті консенсуальними угодами, тобто такими, які виникають з моменту досягнення згоди сторін про перевезення, а не з моменту, коли відправник передав вантаж перевізнику)..

Проте, на думку О. Дозорець, віднесення договору перевезення вантажів до групи реальних або консенсуальних угод не може здійснюватися за ознакою видів транспорту, щодо яких договори укладаються. Підставою поділу угод на реальні та консенсуальні є момент виникнення угоди, а відтак і момент виникнення права вимоги до зобов'язаної сторони. Відповідно до консенсуальної угоди кожна зі сторін одразу після укладення договору має право вимагати від іншої сторони виконання нею свого обов'язку за договором.

Інакше будуються відносини у реальних угодах, якою, зокрема, є договір перевезення вантажу. Вантажовідправник не зможе вимагати від перевізника здійснити перевезення вантажу раніше, ніж він передасть вантаж.

Крім того, виникає потреба визначити, які наслідки виникнуть у випадку, якщо, незважаючи на досягнення між сторонами угоди на здійснення конкретного перевезення, вантажовідправник не передасть перевізнику вантаж. Звичайно, неможливим виявляється висувати до вантажовідправника вимоги про передавання вантажу, ґрунтуючи їх на досягнутій угоді, адже договір у такому разі має бути визнаний неукладеним.

Питання про визначення договору перевезення вантажів на автомобільному транспорті як реальної чи консенсуальної угоди повністю вирішує чинний Статут автомобільною транспорту. У ст. 45 Кодексу міститься означення договору перевезення вантажу, за яким автотранспортне підприємство або організація зобов'язуються доставити ввірений їм вантажовідправником вантаж до пункту призначення і видати його уповноваженій на отримання вантажу особі (вантажоодержувачу).

На нашу думку, офіційне означення характеризує договір перевезення вантажу на автомобільному транспорті як реальну угоду. На такій позиції стоять і деякі теоретики – дослідники транспортних правовідносин, що виникають у зв'язку з укладенням і виконанням договору перевезення вантажів

Отже, договір перевезення хоч і зберігає цивільно-правові форми, але за змістом побудований на основі не завжди вільного волевиявлення сторін, характеризується створенням немов би владних повноважень транспортного органу щодо форми і змісту, а

тому на певній стадії (формування, організації, виконання) відносин набуває нової якості – стає суто транспортним договором з усіма його наслідками.

Права і обов'язки перевізника та відправника за договором перевезення вантажів

У системі цивільно-правових договорів, що опосередковують перевізний процес, особливе місце посідає договір перевезення вантажу.

У процесі переходу України до ринкової економіки правове регулювання договору перевезення вантажів значно змінилося. Це пов'язано, передусім, з прийняттям нових нормативно-правових актів, тому в сучасних умовах питання правового регулювання договору перевезення вантажів належним чином не досліджене.

В статті 909 Цивільного кодексу України наголошено: «За договором перевезення вантажу одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довіреній їй другою стороною (відправником) вантаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачеві), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу плату». Договір перевезення вантажу укладається між транспортною організацією та відправником вантажу. Учасником зобов'язання перевезення може бути й одержувач вантажу, якщо ним не є безпосередньо відправник вантажу (власник).

Договір перевезення вантажу визначається як угода, яка є взаємною і відплатною. Вважається укладеною після передання вантажу перевізнику, тобто є реальною. Лише при морському транспортуванні договір перевезення (договір фрахтування) є консенсуальним.

Договір перевезення вантажу завжди укладається в письмовій формі.

Договір перевезення, як правило, має публічний характер з дотриманням певних умов:

- перевізником має бути спеціалізована комерційна організація, що здійснює перевезення транспортом загального користування;

- відповідно до транспортного законодавства чи ліцензії ця організація наділена функціями суспільного перевізника, зобов'язаного здійснювати перевезення транспортом за вимогою того, хто звернувся;

- ця організація повинна бути внесена в особливий перелік осіб, зобов'язаних здійснювати перевезення транспортом загального

користування, що підлягає обов'язковому опублікуванню.

Для укладення договору перевезення вантажу застосовується система єдиного документа.

Наприклад, залежно від виду документа, розрізняють:

- систему накладної, яка застосовується майже на всіх видах транспорту;

- систему коносаменту, яка застосовується на морському транспорті;

- систему чартеру, яка застосовується на морському та повітряному транспорті.

Договір перевезення вантажу належить до строкових договорів. За правилами ст. 919 ЦК України, строк встановлюється договором, якщо інший строк не встановлено транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами, що видаються відповідно до них, а якщо таких строків немає – у розумний строк. Крім того законодавець надає можливість укладення довгострокового договору в разі необхідності здійснення систематичних перевезень (ст. 914 ЦК України).

В систему договорів, що опосередковують перевезення вантажів автомобільним транспортом входять договір перевезення конкретного вантажу, річний договір та договір перевезення конкретного вантажу, що укладається на підставі річного.

Договір перевезення вантажів, передбачений ст. 909 ЦК України, регламентує правовідносини з доставки в пункт призначення конкретного вантажу, переданого (довіреного) перевізникові. Тому цей договір іменується договором перевезення конкретного вантажу.

Однією з новел ЦК України є те, що при його підготовці були враховані публічно-правові елементи, властиві перевезенням транспортом загального користування. Виходячи з означення довгострокового договору, його головна мета – організувати майбутній перевізний процес.

Укладаючи цей договір, сторони узгоджують питання організації всіх стадій перевезення і підготовки до нього.

Отже, даний договір необхідно визнати договором стосовно організації перевезень вантажів. Ознаки, що відрізняють річний договір від договору перевезення конкретного вантажу:

- зміст цього договору та предмет;
- тривалий характер та строк дії.

Договори перевезення конкретних вантажів є двосторонніми,

міновими (комутативними), договорами надання послуг, відплатними, каузальними, договорами на користь третьої особи, можуть бути як реальними (укладаються за наявності річного), так і консенсуальними (без річного).

Річні договори є двосторонніми, консенсуальними, договорами надання послуг, безоплатними, каузальними.

У довгостроковому (річному) договорі перевезення вантажу мають зазначатись: обсяг, строки та інші умови надання транспортних засобів і передання вантажу для перевезення, порядок розрахунків, раціональні маршрути і схеми вантажопотоків; права та обов'язки, пов'язані з:

- а) наданням транспортних засобів,
- б) поданням вантажу до перевезення,
- в) завантаженням та розвантаженням вантажу;

г) відповідальність сторін за невиконання або неналежне виконання зобов'язань та інші умови, щодо яких за заявою хоча б однієї зі сторін має бути досягнуто згоди.

Договір перевезення вантажу автомобільним транспортом, за умови, що між сторонами було укладено і річний договір, має містити:

- найменування,
- кількість вантажу,
- його пакування,
- маркування,
- умови та термін перевезення,
- місце та час навантаження і розвантаження,
- вартість перевезення,
- права та обов'язки, пов'язані з транспортуванням та видачею вантажу одержувачу, інші умови, щодо яких за заявою хоча б однієї із сторін має бути досягнуто згоди.

Договір перевезення конкретного вантажу автомобільним транспортом, за умови, що між сторонами не було укладено річний договір, має містити: обсяг, строки та інші умови надання транспортних засобів і передання вантажу для перевезення, порядок розрахунків; найменування та кількість вантажу, його пакування, маркування; умови та термін перевезення; місце та час навантаження і розвантаження; вартість перевезення; права та обов'язки, пов'язані з:

- а) наданням транспортних засобів,

- б) поданням вантажу до перевезення,
- в) завантаженням та розвантаженням вантажу;
- г) транспортуванням та видачею вантажу одержувачу; відповідальність

сторін за невиконання або неналежне виконання зобов'язань та інші умови, щодо яких за заявою хоча б однієї зі сторін має бути досягнуто згоди.

Відносини з подачі та прийняття заявки мають договірну природу. За наявності ж в річному договорі норм, відповідно до яких подаються заявки, ці відносини є лише виконанням такого договору.

Договір перевезення конкретного вантажу автомобільним транспортом, укладений на підставі річного договору, та договір перевезення вантажу разового характеру розрізняються як за змістом, так і за порядком оформлення договірних відносин.

Суб'єктами зобов'язання є перевізник і відправник вантажу. Відправником можуть бути будь-які суб'єкти цивільного права, перевізником – лише комерційна організація чи приватний підприємець, що мають право здійснювати вантажні перевезення за законом чи на підставі ліцензії.

Особа, яка має право на одержання вантажу від перевізника, є одержувачем. Одержувачем може бути сам відправник або третя особа, на користь якої укладено договір. Договір перевезення вантажу належить до договорів на користь третьої особи (ст. 636 ЦК України) [11, с. 358].

Предметом договору перевезення є послуги з доставки переданих перевізнику вантажів до пункту призначення. Ці послуги охоплюють не лише безпосередньо транспортування вантажів, а й інші дії, зокрема, збереження, видачу одержувачу вантажу, навантаження та вивантаження.

Зміст договору – це сукупність прав та обов'язків сторін. При цьому, відповідному обов'язку однієї сторони кореспондуюче відповідне право іншої. Обов'язки перевізника можна поділити на основні, які передбачено законом, та додаткові, які може бути встановлено за домовленістю між сторонами в договорі.

Основні обов'язки перевізника:

- доставити ввірений йому відправником вантаж до пункту призначення та видати його уповноваженій на одержання вантажу особі-одержувачеві (ст. 909 ЦК України);
- подати транспортні засоби під завантаження у строк, встановлений договором, за умови їх придатності для перевезення цього вантажу (ч. 1. ст. 917 ЦК України);

- забезпечити цілісність і збереженість прийнятого до перевезення вантажу (ст. 924 ЦК України);

- своєчасно доставити вантаж до пункту призначення та видати його одержувачеві (ст. 919 ЦК України).

Крім того, сторони можуть покласти на перевізника і додаткові обов'язки:

- здійснити завантаження (вивантаження) вантажу в строки, встановлені договором, якщо такі строки не встановлено транспортними кодексами, іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються до них (ст. 918 ЦК України);

- провести страхування вантажу (ст. 927 ЦК України);

- повідомити одержувача про прибуття вантажу на його адресу тощо.

У свою чергу відправник зобов'язаний:

- подати у встановлений строк вантаж, який підлягає перевезенню в належній тарі та(або) упаковці, а також замаркувати вантаж відповідно до встановлених вимог (ч. 2 ст. 917 ЦК України). Інакше перевізник має право відмовитися від прийняття вантажу у тарі та(або) упаковці, які не відповідають встановленим вимогам, а також у разі відсутності або неналежного маркування вантажу (ч. 3 ст. 917 ЦК України);

- сплатити провізну плату за перевезення вантажу в розмірі, що визначається за домовленістю сторін, якщо інше не встановлено законом або іншими нормативно-правовими актами. Якщо розмір провізної плати не визначено – то розумну плату (ч. 1 ст. 916 ЦК України). У разі невиконання цього обов'язку перевізник має право притримати переданий йому для перевезення вантаж для забезпечення внесення провізної плати та інших платежів, якщо інше не встановлено законом або не впливає з суті зобов'язання (ч. 4 ст. 916 ЦК України);

- надати перевізникові необхідну кількість примірників правильно заповнених транспортних документів.

Основними документами на перевезення вантажів є товарно-транспортні накладні та подорожні листи вантажного автомобіля.

Залежно від виду вантажу та його специфічних властивостей до основних документів додаються інші (ветеринарні, санітарні та якісні – сертифікати, свідоцтва, довідки, паспорти тощо), що визначається правилами перевезень зазначених вантажів.

Товарно-транспортні накладні та подорожні листи вантажного

автомобіля належать до документів суворої звітності, які виготовляються друкарським способом з обліковою серією та номером.

Форма і порядок заповнення цих документів Замовником і Перевізником визначаються відповідними нормативними актами.

Подорожній лист вантажного автомобіля є документом, без якого перевезення вантажів не допускається.

Оформлення перевезень вантажів товарно-транспортними накладними здійснюється незалежно від умов оплати за роботу автомобіля.

Товарно-транспортну накладну на перевезення вантажів автомобільним транспортом Замовник (вантажовідправник) повинен виписувати в кількості не менше чотирьох екземплярів. Замовник (вантажовідправник) засвідчує всі екземпляри товарно-транспортної накладної підписом і, за необхідності, печаткою (штампом).

Специфічні ознаки правових відносин у сфері транспортної діяльності, їх складний характер та особливості зобов'язань суб'єктів перевезень накладають відбиток і на умови їх відповідальності. Основні положення та умови відповідальності підприємств транспорту встановлюються ст. 13 Закону України «Про транспорт», в якій зазначається, що за невиконання або неналежне виконання зобов'язань щодо перевезення пасажирів і багажу відповідальність підприємств транспорту визначається кодексами (статутами) окремих видів транспорту та іншими законодавчими актами. За шкоду, заподіяну внаслідок загибелі або ушкодження здоров'я пасажирів при користуванні транспортом як джерелом підвищеної небезпеки, підприємства транспорту несуть відповідальність у порядку, встановленому чинним законодавством України, тобто на загальних умовах. За втрату, нестачу, псування і пошкодження прийнятих для перевезення вантажу та багажу – у розмірі фактичної шкоди, якщо перевізник не доведе, що втрата, нестача, псування або пошкодження сталися не з його вини.

Ці положення в повному обсязі кореспондують з вимогами, умовами і підставами цивільно-правової відповідальності, передбаченої кодексами, статутами, іншими нормативними актами окремих видів транспорту.

Аналіз норм цивільно-правової відповідальності за порушення транспортних зобов'язань дозволяє виділити таке: цивільно-правова відповідальність є негативним для порушника (боржника) наслідком і полягає у застосуванні до нього в інтересах іншої особи (кредитора) встановлених законом або договором санкцій майнового характеру –

відшкодування збитків, виплату неустойки (штрафу, пені). Підставою для такої відповідальності є наявність відповідних норм права та складу правопорушення. Вона настає, якщо є: а) протиправна поведінка особи; б) «шкідливий» результат (школа); в) причинний зв'язок між протиправною поведінкою і настанням шкоди та винною особи, яка заподіяла шкоду.

Проте однією з особливостей цивільно-правової відповідальності взагалі і у сфері транспортної діяльності зокрема є те, що вона може наставати і без вини, досить довести, що поведінка боржника була протиправною, а вина припускається. Наприклад, ст. 68 Закону України «Про автомобільний транспорт» передбачає відповідальність залізниць за незбереження вантажу, багажу, вантажобагажу, якщо не доведуть, що втрата, нестача, псування, пошкодження виникли за незалежних від них причин.

Тобто вина припускається, а її відсутність треба довести.

Відповідальність без вини може наставати і у випадках, якщо це передбачено законом або договором. Це стосується, в основному, виконання сторонами своїх планових зобов'язань (ст. 128 Статуту автомобільного транспорту). Вантажовідправник і перевізник звільняються від сплати штрафу за невиконання плану перевезень не за принципом «відсутності вини», а на умовах наявності певних обставин, перелік яких є вичерпним (ст. 132 Статуту автомобільного транспорту).

Усі інші факти, не зазначені у переліку, якщо вони настануть за незалежних від транспорту обставин, не звільняють від відповідальності за невиконання плану перевезень. Звичайно, відповідальність «без вини» не в усіх випадках стимулює виконувати свої обов'язки, але при наявності відповідних об'єктивних умов і особливостей правовідносин вона може виконувати таку роль. Це підкреслює, що транспортним правовідносинам притаманні і свої специфічні принципи відповідальності, хоча й цивільно-правової.

Цивільно-правова відповідальність у сфері транспортних правовідносин носить компенсаційний характер, оскільки її метою є відновлення порушених майнових прав учасників правовідносин, а тому розмір відшкодування не може перевищувати розміру завданих збитків (ст. 68 Закону України «Про автомобільний транспорт»), однак ця відповідальність залишається обмеженою, бо неoderжані доходи не відшкодовуються. Такий стан, на нашу думку, пояснюється тим, що транспортна сфера, загалом, не є прибутковою виробничою сферою, в той час як продовження процесу виробництва товарів має велике значення у розвитку економіки, забезпеченні

обороздатності держави, і тому законодавець вважає за доцільне (за достатнє) для транспортної сфери обмеженої цивільноправової відповідальності.

Отже, встановлено особливий режим відповідальності за невиконання зобов'язань з перевезень, а загальні правила цивільно-правової відповідальності застосовуються до перевезень у випадках, коли інше не випливає з нормативних актів, які регламентують перевезення пасажирів, вантажів і багажу.

Однією з особливостей цивільно-правової відповідальності у сфері транспортної діяльності є те, що умови відповідальності перевізного процесу неоднакові. Перевізник в усіх випадках, крім шкоди, заподіяної внаслідок загибелі або ушкодження здоров'я пасажирів, несе відповідальність за правилами транспортного законодавства. Вантажовідправник перед перевізником несе відповідальність за нормами транспортного законодавства, а перед вантажоодержувачем – за нормами цивільного законодавства. Зазначене породжує і особливий порядок розгляду майнових спорів на транспорті.

І остання особливість цивільно-правової відповідальності полягає в тому, що транспортним відносинам притаманний особливий, відмінний від усталеного для вирішення інших господарських спорів, претензійний порядок здійснення задоволення вимог. Наприклад, претензії до автотранспортних підприємств можуть бути заявлені протягом шести місяців, а претензії з приводу штрафів – протягом 45 діб (ст. 165 Статуту автомобільного транспорту).

Таким чином, зазначені особливості цивільно-правової відповідальності за порушення транспортних зобов'язань якоюсь мірою відокремлюють її від загальної цивільно-правової відповідальності.

Це сталося внаслідок нашарування на загальні цивільно-правові норми суто галузевих норм, які враховують специфіку діяльності транспорту, його розвиток, можливість покриття збитків, заподіяних клієнтам, та його соціальну цінність у сфері економіки. Наявність спеціальних правових норм притаманна всім комплексним галузям права.

Документи, що подаються органу ліцензування для одержання ліцензії

Суб'єкт господарювання, який має намір провадити певний вид господарської діяльності, що ліцензується, особисто або через уповноважений ним орган чи особу звертається до відповідного

органу ліцензування з заявою встановленого зразка про видачу ліцензії.

У заяві про видачу ліцензії повинні міститися такі дані:

1) відомості про суб'єкта господарювання - заявника:

- найменування, місцезнаходження, банківські реквізити, ідентифікаційний код (для юридичної особи);

- прізвище, ім'я, по батькові, паспортні дані (серія, номер паспорта, ким і коли виданий, місце проживання), ідентифікаційний номер фізичної особи - платника податків та інших обов'язкових платежів (для фізичної особи);

2) вид господарської діяльності, вказаний згідно зі статтею 9 Закону «Про автомобільний транспорт» (повністю або частково), на провадження якого заявник має намір одержати ліцензію.

У разі наявності у заявника філій, інших відокремлених підрозділів, які провадитимуть господарську діяльність на підставі отриманої ліцензії, у заяві зазначається їх місцезнаходження.

До заяви про видачу ліцензії додається копія свідоцтва про державну реєстрацію суб'єкта підприємницької діяльності або копія довідки про внесення до Єдиного державного реєстру підприємств та організацій України, засвідчена нотаріально або органом, який видав оригінал документа.

Для окремих видів господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню, до заяви про видачу ліцензії також додаються документи, вичерпний перелік яких встановлюється Кабінетом Міністрів України за поданням спеціально уповноваженого органу з питань ліцензування.

Органу ліцензування забороняється вимагати від суб'єктів господарювання інші документи, не вказані у Законі «Про ліцензування певних видів господарської діяльності», крім документів, передбачених в цьому законі.

Заява про видачу ліцензії та документи, що додаються до неї, приймаються за описом, копія якого видається заявнику з відміткою про дату прийняття документів органом ліцензування та підписом відповідальної особи.

Заява про видачу ліцензії залишається без розгляду, якщо: - заява подана (підписана) особою, яка не має на це повноважень; - документи оформлені з порушенням вимог.

Про залишення заяви про видачу ліцензії без розгляду заявник повідомляється в письмовій формі з зазначенням підстав залишення заяви про видачу ліцензії без розгляду у строки, передбачені для видачі ліцензії.

Після усунення причин, що були підставою для винесення рішення про залишення заяви про видачу ліцензії без розгляду, заявник може повторно подати заяву про видачу ліцензії.

Послідовність виконання роботи

1. Ознайомитися з видами договорів на автотранспортні перевезення.
2. Ознайомитися з супровідними документами.
Письмово дати розгорнуті відповіді на наступні питання.
1. Функції договору перевезень вантажів автомобільним транспортом.
2. Особливості господарських договорів. Коли договір вважається укладеним? Перерахуйте види договорів перевезення автомобільним транспортом.
3. Які допоміжні операції при здійсненні перевезення виникають у договорі перевезення вантажу?
4. Перелічіть найістотніші умови договору, зобов'язання замовника.
5. Які основні права і зобов'язання має вантажний перевізник?
6. Договір перевезення, як правило, має публічний характер з дотриманням певних умов, перелічіть їх.
7. Які пункти має містити договір перевезення вантажу автомобільним транспортом за умови, що між сторонами було укладено і річний договір?

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Міжнародне технічне регулювання : навч. посібник / О. М. Сафонова [та ін.]. – Х. : ХДУХТ, 2013. – 372 с.
2. Випробування та сертифікація сільськогосподарської техніки: навчальний посібник / Юхимчук С.В. – Луцьк: Ред.-відділ Луцького НТУ, 2017. – 136 с.
3. Випробування, сертифікація і стандартизація машин: навч. посібник / Налобіна О.О. – Рівне : НУВГП, 2018. – 259 с.
4. Основи ліцензування та сертифікації на автомобільному транспорті: навчальний посібник / В. П. Кужель, А. А. Кашканов. – Вінниця : ВНТУ, 2018. – 121 с.
5. Конституція України (на 1.03.2008). – Х. : Фактор, 2008. – 144 с.

6. Господарський процесуальний кодекс України. – К. : ЮРИНКОМ ИНТЕР, 2004. – 640 с.
7. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 р. (зі змінами і доповненнями). – К. : Ліга-Закон, 2008. – 385 с.
8. Цивільний процесуальний кодекс України (на 15.05.2008 р.). – К. : Паливода, 2008. – 156 с.

Навчальне видання

МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ
до практичних робіт з
дисципліни "Сертифікація та ліцензування на автомобільному
транспорті"
(для студентів спеціальності 274 "Автомобільний транспорт")

У к л а д а ч і :
Полупан Є.В., доц.
Шевченко С.І., доц.

Оригінал-макет

Підписано до друку
Формат 60x84 $\frac{1}{16}$. Папір типогр. Гарнітура Times.
Друк офсетний. Умов. друк. арк. _____. Обл.-вид. арк. _____.
Тираж ___ екз. Вид. № _____. Замов. № _____. Ціна договірна.

**Видавництво Східноукраїнського національного університету
імені Володимира Даля**

Свідоцтво про реєстрацію: серія
Адреса університета: просп. Центральний, 59-А
м. Сєвєродонецьк, 93400, Україна
e-mail: vidavnictvoSNU.ua@gmail.com.