

ИССЛЕДОВАНИЕ НОРМАТИВНОЙ БАЗЫ ПО ТРЕБОВАНИЯМ И МЕТОДАМ КОНТРОЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ

И.Э.СУЮНТБЕКОВ

E.mail. ksucta@elcat.kg

Бул мақалада автотранспорт каражаттарынын коопсуздугун контрольдоодочу талаптардын жана ыкмалардын нормативдик базаларын гармондоштуруу көйгөйлөрү талданды. Андан тышкары техникалык кароодон өткөндүгү жөнүндө сертификатты эл аралык таануудагы көйгөйлөрдүн суроолору каралган.

В данной статье проанализированы проблемы гармонизации нормативной базы по требованиям и методам контроля безопасности автотранспортных средств. Также рассмотрены вопросы проблем международного признания сертификата о прохождении технического осмотра.

In given article are analysed problem many-sided of the normative base on requirements and method of the checking to safety car transport facilities. As well as considered questions of the problems of the international confession of the certificate about passing of the examination of equipment.

На настоящий момент времени один процент всей торговой деятельности между странами Азии и Европы осуществляется транзитом по автомобильным дорогам, пересекая страны Центральной Азии (ЦА). Стратегии ТРАСЕКА и АБР предполагают, что вследствие сокращенного потенциального времени в пути в направлении Восток-Запад транспортная индустрия будет использовать маршрут ЦА, не объезжая регион, при условии, что здесь будет обеспечена лучшая инфраструктура, гармонизированы и усовершенствованы процедуры пересечения границ и скоординированы транспортные стратегии в формате 5-ти рассматриваемых стран. С точки зрения внутри региональной перспективы ЕС прогнозирует, что растущий торговый объем между странами ЦА будет способствовать стабилизации, экономическому росту и развитию автоперевозок в регионе.

Нормативно-правовая база государств ЦА – Республики Казахстан, Республики Таджикистан, Кыргызской Республики, Республики Узбекистан и Туркмении, регулирующая деятельность транспортных систем, имеет существенные различия. Это

привело к возрастанию транспортной составляющей в цене перевозимого груза, снижению конкурентоспособности товаров из стран ЦА, возникновению многочисленных административных и технических барьеров.

Несмотря на то, что за последние 15 лет все страны ЦА определенным образом гармонизируют свое законодательство в области транспорта в рамках СНГ, программ TRASECA, АБР (АДВ) ЦАРЭС и др., имеется еще целый ряд стратегических проблем для стран ЦА, сдерживающих налаживание цивилизованных региональных и международных автоперевозок.

Представляется, что координация национальных транспортных стратегий в странах ЦА должна идти по пути сближения транспортных законодательств в этих стран с соответствующими Конвенциями и Соглашениями ЕЭК ООН, с рекомендациями Сводных резолюций ЕЭК ООН СР.1 «О дорожном движении» и СР.4 «Об облегчении международных перевозок» и Директивами ЕС. Это одновременно обеспечит:

- а) унификацию транспортного законодательства внутри ЦА;
- б) позволит беспрепятственно осуществлять автомобильные перевозки между странами ЦА и в Европейские государства;
- в) стать цивилизованными странами транзита для автоперевозок между Азией и Европой.

Автотранспорт является системным элементом всей экономики любой страны. Доступность и универсальность услуг автотранспорта стала причиной увеличения численности автопарка стран ЦА.

В странах ЦА стремительно растет количество автотранспортных средства (АТС). За последние 15 лет их количество увеличилось почти в три раза. На 2.08.08 г. количество всех АТС составляло:

- Республика Казахстан \approx 2,1 млн единиц;
- Республика Узбекистан \approx 1,58 млн единиц;
- Кыргызская Республика \approx 318,6 тыс. единиц;
- Республика Таджикистан \approx 255,76 тыс. единиц.

Ежегодно растет объем международных автоперевозок, которые совершаются из стран ЦА во все страны Европы, Китай, Иран, Турцию, государства СНГ и др.

В связи с этим остро встала проблема обеспечения уровня технического контроля безопасности АТС с учетом возможности получения международного сертификата технического осмотра АТС. Имеются существенные различия в допустимых массах, осевых нагрузках и габаритах для автобусов и автопоездов ЦА, совершающих международные перевозки.

Периодический технический осмотр автомобилей имеет многолетнюю практику. Впервые он стал обязательным в Финляндии (1922 г.) и в двух штатах США (в Массачусетсе, 1926 г., и в Пенсильвании, 1928 г.).

Многоплановость контроля технического состояния автомобилей, находящихся в эксплуатации, вызвала необходимость проведения в различных странах единой политики. В 1969 г. был создан Международный комитет по техническому осмотру автомобилей. Основная задача комитета состоит в развитии международного сотрудничества стран для достижения единообразных взглядов на проблемы, касающиеся принудительного технического осмотра автомобилей с научной, технической и административной точек зрения.

Важную роль в формировании принципиальных основ проведения технических осмотров играют международные организации. Это Европейская экономическая комиссия (ЕЭК) ООН и Европейское экономическое сообщество (ЕЭС). Согласно первой редакции Сводной резолюций о дорожном движении (СР.1) ЕЭК ООН, принятой в 1982 г., техническому осмотру не реже 1 раза в год должны были подвергаться:

- автомобили и прицепы, предназначенные для перевозки пассажиров, имеющие, помимо сиденья водителя, более 8 мест;

- автомобили, предназначенные для перевозки грузов, разрешенный максимальный вес которых превышает 3,5 т, а также прицепы к данным транспортным средствам.

В странах – членах ЕЭС первые предписания по организации и проведению технического осмотра были регламентированы директивой от 20 декабря 1976 г. № 77/143/ЕЭС «О приблизительных законах государств-членов относительно испытаний автомобилей и их прицепов на пригодность». По данному документу требования к периодичности технического осмотра и категориям автомобилей, подлежащих ему, в целом были аналогичны рекомендациям ЕЭК ООН. Отличие состояло в том, что директива предписывала проведение контроля только через год после начала эксплуатации автомобилей. Кроме того, осмотру подвергались автомобили скорой медицинской помощи.

Особенность указанных документов ЕЭК ООН и ЕЭС состоит в том, что первый из них имеет рекомендательный, а второй – обязательный характер. При этом данные документы определяли только некоторые общие требования. Каждая страна имеет право дополнительно устанавливать национальные предписания по техническому осмотру, в том числе более жесткие.

С учетом этого положения практика государственной организации технического осмотра автомобилей в разных странах отличается большим разнообразием. Вместе с тем

имеются и сходные черты. Для категорий транспортных средств, происшествия с участием которых имеют особо тяжкие последствия, установлены более жесткие требования. В частности, во Франции предписывается проведение технического осмотра автобусов 2 раза в год, в Испании и Бельгии – даже 3 раза в год. Усиленному контролю подвергаются и грузовые автомобили, предназначенные для перевозки опасных грузов.

В странах ЦА сегодня остро стоит проблема гармонизации технических предписаний и обеспечения современного международного уровня контроля безопасности технического состояния автотранспорта. Эту проблему можно разделить на три части.

1. Гармонизация нормативной базы по требованиям и методам контроля безопасности АТС.

2. Низкое оснащение современным контрольным оборудованием или отсутствие станций инструментального контроля АТС. Внедрение современного инструментального контроля безопасности АТС.

3. Проблема международного признания сертификата о прохождении технического осмотра.

- 1.1. Анализ состояния нормативной базы по техническому осмотру АТС показывает, что в странах ЦА имеются существенные различия как в части нормативных требований к свойствам, узлам и системам, обеспечивающих безопасность АТС, так и в методиках контроля.

До сих пор в Кыргызстане, Таджикистане и Туркмении действует старый стандарт ГОСТ 25478-91 «Автотранспортные средства. Требования к техническому состоянию по условиям безопасности движения. Методы проверки».

- 1.2. В 1996 г. 20 декабря в ЕС вышла директива 96/96 «О сближении законодательств стран – членов ЕЭС, касающихся проверок на пригодность к эксплуатации грузовых автомобилей и их прицепов» взамен упомянутой выше Директивы 77/143 ЕС.

Существовавшие на тот период стандарты и методы проверок отличались в различных странах – членах ЕС. Очевидно, что такое положение дел нарушало условия конкуренции между транспортными предприятиями в различных странах – членах ЕС.

Исходя из Договора об образовании Евросоюза и, в частности, статьи 75, на основании предложений Комиссии, экономического и социального комитетов, действуя в соответствии с процедурой, сформулированной в статье 189 с Договора, Совет Европейского Сообщества принял Директиву 96/96. В соответствии с настоящей Директивой и особенно ее Приложениями I и II во всех странах – членах ЕЭС все

грузовые автомобили, их прицепы и полуприцепы, зарегистрированные в данной стране, должны периодически проходить проверки на пригодность к эксплуатации.

В Приложениях I и II перечислены категории транспортных средств, которые обязаны проходить проверки, частота прохождения проверок и перечень оборудования АТС, подлежащего проверке.

В директиве 96/96 ЕС, в частности, отмечается: «Проверки на пригодность транспортных средств к эксплуатации должны проводиться государством, государственным органом, наделенным такими полномочиями государством, органами или предприятиями, назначенными или напрямую контролируруемыми государством, включая должным образом уполномоченные частные организации. В частности, если предприятие определено как место проведения проверок, но в то же время оно занимается техническим обслуживанием и ремонтом автомобилей, то страны – члены ЕС обязаны предпринять все необходимые меры для того, чтобы гарантировать объективность и высокое качество осмотра транспортных средств».

Вышеприведенное обоснование о гармонизации в рамках стран ЕС нормативов и методов проверок на пригодность технического состояния АТС к эксплуатации практически полностью отражает путь, по которому необходимо гармонизировать требования безопасности АТС в странах ЦА.

В целях достижения большого единообразия в правилах, регулирующих дорожное движение в Европе и других странах, обеспечения более высокого уровня безопасности и окружающей среды Комитетом по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК ООН в 1997 году разработано «Соглашение о периодических технических осмотрах» (Документ ECE/RCTE/CONF/4).

Полное его название «О принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров, 1997». Соглашение 1997 года, как его обычно сокращенно представляют, вступило в силу 27 января 2001 г.

Соглашение 1997 г. обеспечивает правовую основу и процедуры для принятия единообразных предписаний, касающихся технических осмотров находящихся в эксплуатации автотранспортных средств (АТС) и взаимного признания сертификатов таких осмотров. В добавлении 2 к Соглашению 1997 приводится форма Международного сертификата технического осмотра АТС.

На настоящий момент Соглашение 1997 подписало 27 стран, из них 21 страна ЕС, 4 – СНГ, 2 – Юго-Восточной Европы. Из стран ЦА, к сожалению, никто пока не

присоединился официально к данному Соглашению. Из стран СНГ Соглашение 1997 г. подписали Россия, Белоруссия, Украина и Грузия.

Основными требованиями к методам и средствам контроля элементов, узлов и систем АТС, обеспечивающих безопасность движения, являются:

- а) достоверность результатов; б) минимизация времени контроля.

Часто данные требования входят в противоречие, но приоритет всегда остается за требованием – обеспечить максимальную достоверность контроля. Здесь нельзя использовать традиционную технологию диагностики различных систем и узлов машин, где в начале предусматривается проведение общей диагностики, контролируются параметры, характеризующие эксплуатационные качества машин или работоспособность определенного узла. Затем путем поэлементной диагностики выявляют и локализуют конкретную неисправность. При контроле систем, обеспечивающих безопасность АТС по традиционной технологии, слишком велик риск ошибки, связанный с безопасностью людей и окружающей среды.

В приложении № 2 к Сводной резолюции о дорожном движении СР.1 КВТ ЕЭК ООН «Периодический осмотр транспортных средств – периодические проверки» (аналогично предписаниям Правил №2 Соглашения 1997), а также в Приложении II Директивы 96/96 ЕС «О принятии единообразных предписаний для стран членов Сообщества в отношении технического надзора транспортных средств и прицепов» предусматривается более глубокий контроль технического состояния элементов и узлов, обеспечивающих безопасность движения АТС, чем это предусмотрено в аналогичных национальных стандартах стран ЕС и СНГ. Кроме того изменена последовательность: сначала контролируется техническое состояние и функционирование элементов системы или узла, а затем параметры, характеризующие свойства безопасности АТС, обеспечиваемые данной системой или узлом, что, безусловно, повышает точность и достоверность оценки безопасности АТС.

С целью унификации национальных требований и методов контроля безопасности транспортных средств с аналогично предложенными в приложениях № 1 и № 2 Соглашения 1997 г., в Республике Узбекистан разработаны два Государственных стандарта:

ГОСТ РУ 1057: 2004 – Средства автотранспортные. Требования безопасности к техническому состоянию. Содержит в основном нормативы и требования к системам и узлам автотранспортных средств (АТС), обеспечивающих безопасность движения. Эти нормативы гармонизированы с соответствующими нормами стандартов ЕС и СНГ. Но

есть много новых положений, повышающих точность контроля, в частности при оценке тормозных свойств АТС;

ГОСТ РУ 1058: 2004 – Средства автотранспортные. Технический осмотр. Методы контроля. Содержит, в основном, методы контроля элементов, узлов, систем и свойств АТС и конкретные неисправности, на основании которых дальнейшая эксплуатация АТС запрещается.

Структура данного стандарта и перечень контролируемых частей АТС максимально гармонизированы с приложением № 2 к «Сводной резолюции о дорожном движении (СР. 1)» КВТ ЕЭК ООН «Периодический осмотр транспортных средств. Обязательные проверки»: установленный им перечень элементов, узлов и систем и методы их контроля применимы ко всем категориям транспортных средств (грузовые, пассажирские, легковые автомобили, автопоезда, прицепы).

Таким образом, данный стандарт кардинально отличается от межгосударственного ГОСТ 25478-91 в части «Методы контроля».

Во-первых, согласно ГОСТ РУ 1058:2004 сначала проверяются отдельные элементы, узлы и системы АТС и только затем – свойства, которые они обеспечивают. Такой подход позволяет более достоверно оценивать свойства АТС в снаряженном состоянии.

Во-вторых, он построен в точном соответствии с приложением № 2 к СР. 1 в виде таблицы, где указываются объект, методы контроля, неисправное его состояние, и дополнен нормативным значением параметра, что весьма удобно с практической точки зрения. По каждой системе или узлу, влияющему на безопасность движения АТС, расписывается технология контроля, начиная с отдельных элементов, деталей, узлов и систем, кончая контролем свойств, которые они обеспечивают. Тут же делается заключение о техническом состоянии контролируемого элемента, узла или системы АТС.

В-третьих, в нем по каждой системе, узлу, начиная с тормозного управления АТС, подробно рассматривается состояние контролируемого ее элемента, место контроля и используемый способ, а также по каким признакам, причинам они могут считаться неисправными.

Наконец, условия, при которых должен выполняться контроль тормозных свойств АТС на стенде и в дороге, приведены отдельно в приложении. В нем же указаны допустимые погрешности измерения параметров, характеризующих эффективность и устойчивость АТС при торможении. Заданную точность измерения тормозных свойств АТС обеспечивают диагностические стенды и приборы, выпускаемые промышленностью Европы и России.

И последнее, изучив данный стандарт, каждый собственник АТС получает возможность знать конкретно, за что его АТС могут не допустить к эксплуатации в своей стране и за рубежом.

Таким образом, Узбекистан сделал шаг вперед и гармонизировал свои нормативные документы на международном уровне.

НИИ ТК Республики Казахстан в настоящий момент разрабатывает проекты аналогичных стандартов, гармонизируя их с приложениями I и II Директивы ЕС 96/96 и Соглашения 1997 г.

Остальные государства ЦА пока не имеют аналогичных нормативных приложений. Используя рекомендации проекта, данные государства должны в самые кратчайшие сроки разработать аналогичные нормативные положения.

Всем странам ЦА в целях гармонизации нормативных положений на международном уровне в области контроля безопасности АТС рекомендуется присоединиться к Соглашению ЕЭК ООН «О принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров 1997».

С целью ускорения разработки странами ЦА новых гармонизированных стандартов по контролю безопасности АТС в эксплуатации с аналогичными документами, установленными в Приложениях II Сводной резолюции – СР.1, Соглашения 1997г и Директивы 96/96 ЕС в Кыргызской Республике Постановлением Правительства № 135 от 12.03.02 г. «Об утверждении Правил проведения государственного технического осмотра механических транспортных средств и прицепов» разрешено привлекать к проведению технических осмотров станции технического обслуживания (СТО).

Транспортные средства, владельцы которых имеют справки СТО или иных предприятий, привлеченных к участию в техническом осмотре, проверяются Госавтоинспекцией на соответствие регистрационных документов номерным данным двигателя, кузова, шасси, а также наличие дополнительного оборудования (медицинских аптечек, огнетушителей, знаков аварийной остановки, противобуксовочных устройств и т.д.).

Техническое состояние этих транспортных средств по другим параметрам безопасности Госавтоинспекция контролирует в случаях, если обнаружены неисправности, угрожающие безопасности дорожного движения.

Как показал осмотр Головного СТО в г. Бишкеке, принадлежащего органам УГАИ МВД КР, современное диагностическое оборудование практически отсутствует. Если есть, то метрологически не отвечает современным требованиям. Технический осмотр проводится, в основном, методом визуального осмотра АТС.

Современное диагностическое оборудование для обеспечения инструментального контроля безопасности АТС, а именно элементов узлов, систем и свойств автомобилей, обеспечивающих безопасность движения, выпускается довольно большим количеством предприятий, компаний в странах ЕС, США и СНГ.

В настоящий момент наиболее известными компаниями, выпускающие новейшее высокотехнологичное оборудование для инструментального контроля безопасности АТС, являются:

ФРГ – MANA, Hofmann, Bosch, BEISS BARTH, Cartec.;

Франция – ACTIA MULLER Services;

Италия – CORGHI;

США – Hunter, Sun.;

Россия – Новгородский завод ГАРО, совместно с компанией Cartec, НПФ МЕТА.

Характерно, что все вышеперечисленные компании не выпускают полный комплект стационарного и переносного оборудования для контроля безопасности АТС. Но все данные компании выставляют на продажу полнокомплектные линии инструментального контроля техсостояния элементов, узлов и систем АТС, обеспечивающих безопасность движения. Компании сами комплектуют недостаточное оборудование от других фирм производителей.

Базовым оборудованием во всех стационарных линиях инструментального контроля является тормозной стенд, который, как правило, силового типа, имеет два идентичных блока роликов и устанавливается по обе стороны канавы. Тормозной стенд позволяет измерять тормозные силы отдельно по колесам оси, разницу тормозных сил оси, рассчитывает максимальные тормозные силы автомобиля или прицепа. Все современные тормозные стенды оснащены весами. Зная вес контролируемого АТС, рассчитывают его удельную тормозную силу. Кроме того, перед контролем тормозных сил, с помощью барабанов (роликов) тормозных стендов, раскручивают колеса АТС и контролируют сопротивление качения колеса (могут быть зажаты или разбиты подшипники ступиц колес), а также эллипсность барабана или деформацию тормозного диска.

Остальное оборудование, контролирующее техническое состояние рулевого управления, фар, токсичности отработавших газов, давления воздуха в шинах и др., устанавливается на линии согласно принятой технологии работ. Многие операции выполняются с помощью визуального контроля.

Визуальный контроль означает, что помимо осмотра частей инструкции, лицо, проводящее технический осмотр АТС, по мере необходимости манипулирует этим частями, оценивает производимый ими шум, зазоры и т.п.

Весь процесс контроля на современных СТК автоматически отражается на дисплее персонального компьютера или аналогового индикатора. Современные линии инструментального контроля для легковых автомобилей обычно включают в себя компактные стенды контроля подвески автомобиля и схождения колес, который определяется по боковой силе. Такое оборудование называют стендами увода. Линии инструментального контроля грузовых автомобилей, прицепов и автобусов включают только стенд, контролирующий схождение передних колес.

В современных стандартах Европы и стран СНГ в требованиях безопасности к техническому состоянию АТС не предусматривается контроль исправности подвески и схождения колес автомобиля. Но учитывая, какое влияние оказывают на безопасность управления и торможения автомобиля износ шин, исправность подвески, его способность «держат дорогу», в Европе оборудуют линии контроля упомянутыми выше стендами.

Список литературы

1. Шафрикин Б.И. Повышение эффективности грузовых перевозок транспортной системы СССР. – М.: Транспорт, 1978. – 239 с.
2. Фрумкин А.К., Страмилов В.Р. О статистических характеристиках продольного профиля горных дорог//Автомобильная промышленность. – 1981. – № 7. – С. 20-22.
3. Фаробин Я.Е., Овчаров В.А. и др. Теория движения специализированного подвижного состава. – Воронеж: Изд-во Воронежского университета, 1981. –160 с.
4. Фалькевич Б.С. Теория автомобиля. – М.: Машгиз, 1963. – 239 с.
5. Маткеримов Т.Ы. Совершенствование технической эксплуатации автомобильного подвижного состава в сельскохозяйственных районах Кыргызстана. – Бишкек: АО "Учкун", 2000. – 139 с.
6. Котиков Ю.Г. Основы теории транспортных систем.– СПб., 2000. – 304 с.
7. Хеггие И. Управление автомобильными дорогами. – М., 2001. – С. 57.