|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | ECE/TRANS/WP.29/2019/120 |
| _unlogo | **Экономический и Социальный Совет** | Distr.: General3 September 2019RussianOriginal: English |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств**

**179-я сессия**

Женева, 12–15 ноября 2019 года

Пункт 7.5 предварительной повестки дня

**Обновление резолюции СР.6 о требованиях,
касающихся испытательного оборудования,
квалификации и профессиональной подготовки
инспекторов и контроля за испытательными центрами**

 Предложение о поправке к резолюции СР.6, касающейся административных и технических положений, необходимых для проведения технических осмотров в соответствии с техническими требованиями, указанными в Предписаниях, прилагаемых к Соглашению 1997 года

 Представлено неофициальной рабочей группой по периодическим техническим осмотрам[[1]](#footnote-1)\*

Настоящий документ был подготовлен неофициальной рабочей группой по периодическим техническим осмотрам. В нем предложена поправка к резолюции СР.6, касающейся административных и технических положений, необходимых для проведения технических осмотров в соответствии с техническими требованиями, указанными в Предписаниях, прилагаемых к Соглашению 1997 года (доклад ECE/TRANS/WP.29/1139, пункт 120). В его основу положен неофициальный документ WP.29-175-14, распространенный на 178-й сессии Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29). Он передается WP.29 для рассмотрения и препровождения рабочим группам WP.29 для включения этого документа в их повестки дня и представления замечаний в соответствии с областями их компетенции на сессиях в ноябре 2019 года.

 Предложение о поправке к резолюции СР.6, касающейся административных и технических положений, необходимых для проведения технических осмотров в соответствии с техническими требованиями, указанными в Предписаниях, прилагаемых к Соглашению 1997 года

 1. Введение

1.1 Проект руководящих принципов для проведения начальных придорожных проверок эксплуатационной пригодности транспортных средств был разработан в соответствии с пунктом F положений о круге ведения неофициальной рабочей группы по периодическим техническим осмотрам (ECE/TRANS/WP.29/1139, приложение VI).

1.2 Эти руководящие принципы следует считать частью резолюции СР.6, касающейся административных и технических положений, необходимых для проведения технических осмотров в соответствии с техническими требованиями, указанными в Предписаниях, прилагаемых к Соглашению 1997 года (ECE/TRANS/WP.29/1132).

 2. Предложение

2.1 Добавить к резолюции СР.6, касающейся административных и технических положений, необходимых для проведения технических осмотров в соответствии с техническими требованиями, указанными в Предписаниях, прилагаемых к Соглашению 1997 года (ECE/TRANS/WP.29/1132), новый пункт следующего содержания:

«6. Руководящие принципы для проведения начальных придорожных технических осмотров

6.1. Общий подход

6.1.1 Придорожные технические осмотры – это один из видов контроля за состоянием транспортных средств, который служит важным вкладом в обеспечение соответствия транспортных средств применимым требованиям в процессе эксплуатации и является главным условием поддержания постоянно высокого уровня их дорожной пригодности на протяжении всего срока службы.

6.1.2 Для сокращения административного бремени и расходов и повышения эффективности осмотров компетентные национальные органы должны иметь возможность выбирать прежде всего транспортные средства, эксплуатируемые предприятиями, не соблюдающими стандарты безопасности дорожного движения и охраны окружающей среды, тогда как регулярно обслуживаемые транспортные средства ответственных и заботящихся о безопасности операторов в качестве поощрения должны подвергаться осмотрам реже. Выбор транспортных средств для придорожных осмотров на основе профиля риска их операторов может стать полезным инструментом более тщательной и частой проверки предприятий с высоким уровнем риска.

6.1.3 Система оценки риска должна служить основой для целенаправленного отбора транспортных средств, эксплуатируемых предприятиями с плохим послужным списком в плане соблюдения требований по техническому обслуживанию и поддержанию эксплуатационной пригодности транспортных средств. В ней должны учитываться результаты как периодических испытаний на эксплуатационную пригодность, так и придорожных технических осмотров.

6.1.4 При определении рейтинга риска для соответствующего предприятия в системе оценки риска должны учитываться следующие параметры:

а) количество дефектов;

b) серьезность дефектов;

c) количество придорожных технических осмотров или периодических и добровольных испытаний на эксплуатационную пригодность;

d) временной фактор.

6.1.5 Договаривающимся сторонам следует принимать надлежащие технические и административные меры для обеспечения функционирования систем оценки рисков.

6.1.6 Для присвоения предприятию того или иного профиля риска Договаривающиеся стороны могут применять критерии, указанные в разделе 6.6 руководящих принципов. Эта информация используется для более тщательных и частых проверок предприятий с высоким уровнем риска. Системой оценки рисков управляют компетентные органы Договаривающихся сторон.

6.1.7 Договаривающиеся стороны могут разрешить проведение дополнительных добровольных испытаний на эксплуатационную пригодность. Для улучшения профиля риска предприятия во внимание может быть принята информация о соблюдении требований в отношении эксплуатационной пригодности, полученная в результате добровольных испытаний.

6.1.8 Использование мобильных инспекционных комплексов сокращает задержки и затраты для операторов, поскольку более тщательные осмотры могут проводиться непосредственно в дорожных условиях. Для проведения более обстоятельных проверок могут также использоваться подходящие ближайшие испытательные центры и специальные придорожные станции осмотра.

6.1.9 Сотрудники, проводящие придорожный технический осмотр, должны иметь соответствующую подготовку или квалификации, в том числе в отношении проведения эффективных визуальных осмотров. Инспекторы, проводящие более обстоятельные придорожные технические осмотры, должны обладать по меньшей мере теми же навыками и отвечать тем же требованиям, что и инспекторы, проводящие испытания на эксплуатационную пригодность в соответствии с Венским соглашением 1997 года. Договаривающимся сторонам следует требовать от инспекторов, проводящих осмотры на специальных придорожных станциях или мобильных инспекционных комплексах, выполнения этих же или эквивалентных требований, утвержденных компетентным органом.

6.1.10 Во внимание необходимо принимать также то обстоятельство, что придорожный технический осмотр должен проводиться как для иностранных, так и для зарегистрированных в стране транспортных средств. Это обусловливает некоторые различия, в частности в плане наличия данных, используемых при выборе транспортных средств для осмотра.

6.1.11 Это означает, что инспектор должен определить масштабы осмотра с учетом своих знаний, опыта и применимых правовых рамок.

6.1.12 В этой рекомендации предлагается подход к выбору транспортного средства и его первоначальному осмотру с учетом того, что окончательный охват осмотра определяется инспектором исходя из фактического состояния транспортного средства.

6.1.13 Начальный придорожный технический осмотр может проводиться в сочетании с другими проверками, например проверкой тахографа или инспекциями на основании Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов (СПС).

6.1.14 Для целей настоящих руководящих принципов:

а) «Оператор» означает физическое или юридическое лицо, осуществляющее эксплуатацию транспортного средства в качестве его собственника или уполномоченное собственником осуществлять эксплуатацию транспортного средства.

b) «Мобильный инспекционный комплекс» означает транспортируемую систему испытательного оборудования, необходимого для проведения более обстоятельных придорожных технических осмотров инспекторами, обладающими для этого соответствующей компетенцией.

c) «Специальная придорожная станция осмотра» означает конкретный участок для проведения начальных и/или более обстоятельных придорожных технических осмотров, на котором также может быть стационарно установлено испытательное оборудование.

6.2 Этапы процесса

6.2.1 Процесс начального придорожного технического осмотра включает следующие этапы:

а) выбор (раздел 6.3);

b) начальный осмотр (раздел 6.4);

c) результат и последствия (раздел 6.5).

6.2.2 Выбор – это процесс идентификации в условиях движения подлежащих начальному осмотру транспортных средств на основании визуальных признаков или иных имеющихся данных, свидетельствующих о том, что транспортное средство может иметь дефекты, сказывающиеся на его эксплуатационной пригодности. При возможности следует также принимать во внимание данные о рейтинге рисков. Выбор может производиться с учетом общего состояния транспортного средства, собранной оперативной информации и скрытых измерений выбросов в пути с помощью устройств дистанционного зондирования. Для выявления перегрузок, чрезмерно высокого уровня выбросов, утечек топлива, перегрева тормозов или других потенциальных дефектов движущихся транспортных средств могут использоваться методы дистанционного зондирования в сочетании с устройствами автоматического распознавания регистрационных знаков или без них. Наличие процедур выбора не препятствует придорожным осмотрам транспортных средств на основе случайной выборки.

6.2.3 Хотя начальный осмотр должен основываться главным образом на визуальной информации, инспектор имеет возможность провести более обстоятельную проверку, если он/она сочтет это целесообразным.

6.2.4 По результатам начального осмотра может быть составлен акт о выявленных дефектах, определения которых приводятся в Предписаниях ООН, прилагаемых к Венскому соглашению 1997 года:

а) без дефектов;

b) незначительные дефекты;

c) серьезные дефекты;

d) опасные дефекты;

e) либо любое сочетание вышеперечисленных дефектов.

6.2.5 Независимо от выявленных дефектов инспектор может принять решение о необходимости проведения более обстоятельного осмотра. В таких случаях он/она может также дать рекомендации в отношении охвата такого более обстоятельного осмотра.

6.3 Выбор

6.3.1 При выявлении транспортных средств, которые будут подлежать начальному придорожному техническому осмотру, инспекторы могут в приоритетном порядке выбирать транспортные средства предприятий с высоким уровнем риска, который указан в соответствующей системе оценки рисков. Транспортные средства могут также отбираться для осмотра на выборочной основе или при наличии подозрений в том, что транспортное средство представляет угрозу безопасности дорожного движения или окружающей среде.

6.3.2 Процесс выбора в значительной степени зависит от наличия конкретных данных по транспортным средствам, ресурсов и возможности остановки транспортных средств в условиях движения.

6.3.3 Ниже приводится неисчерпывающий перечень критериев, которые могут использоваться для отбора транспортных средств:

а) уровень риска, присвоенный транспортному средству;

b) уровень риска, присвоенный оператору;

c) общее состояние транспортного средства (коррозия, небезопасные элементы и т. д.);

d) любое смещение, т. е. оси не следуют одной и той же линии или транспортное средство наклонено в одну сторону. При оценке наклона транспортного средства инспектор может принимать во внимание тот факт, что некоторые автобусы оборудованы системой опускания пола;

e) непосредственное измерение реальных выбросов твердых частиц в условиях движения с помощью устройств дистанционного зондирования;

f) неработающие огни/системы;

g) избыточное визуальное дымовыделение;

h) необычный шум или вибрация;

i) аномальная скорость;

j) общее поведение водителя;

k) общее поведение транспортного средства;

l) свидетельства утечки жидкости;

m) надежность фиксации груза.

6.3.4 Для выявления перегрузок, чрезмерно высокого уровня выбросов, утечек топлива, перегрева тормозов или других потенциальных дефектов движущихся транспортных средств могут использоваться методы дистанционного зондирования в сочетании с устройствами автоматического распознавания регистрационных знаков или без них. В связи с этим выбор следует производить в местах движения груженых транспортных средств, дымность выхлопов которых может подвергаться визуальному контролю, а выбросы твердых частиц могут быть проверены с помощью устройств дистанционного зондирования.

6.4 Начальный придорожный технический осмотр

6.4.1 Проверка документов

6.4.1.1 При начальном осмотре в первую очередь проводится проверка документов транспортного средства.

6.4.1.2 Документы, которые необходимо запросить у водителя, если они не доступны в электронном виде:

а) свидетельство о регистрации транспортного средства в случае международной перевозки;

b) отчет о последнем периодическом осмотре (в соответствующих случаях);

c) отчет о последнем придорожном осмотре (в соответствующих случаях).

6.4.1.3 Это не исключает проверки других соответствующих документов.

6.4.1.4 Предыдущий отчет об осмотре может быть использован для определения объектов проверки в соответствии с разделом 6.4.3.

6.4.1.5 Если из свидетельства об эксплуатационной пригодности или отчета о придорожном осмотре следует, что в течение предыдущих трех месяцев в отношении одной из позиций, указанных в Предписаниях ООН, была проведена проверка, то инспектор не должен проверять эту позицию, за исключением случаев, когда такая проверка оправдана в связи с наличием очевидного дефекта. Для определения того, что следует считать очевидным дефектом, можно использовать критерии отбора для начального осмотра, определенные в разделе 6.3.2 настоящей рекомендации.

6.4.2 Визуальная оценка технического состояния транспортного средства

6.4.2.1 После проверки документов, описанной в разделе 6.4.1, инспектор выполняет визуальную оценку общего технического состояния транспортного средства, которая проводится главным образом снаружи транспортного средства. Решение об осмотре транспортного средства изнутри принимается инспектором в соответствии с его/ее критериями и с учетом национальных правил дорожного контроля.

6.4.2.2 Этот визуальный осмотр должен проводиться эффективно с учетом того, что основная цель начального осмотра заключается в оценке общего состояния транспортного средства и принятии решения о том, следует ли проводить более обстоятельный технический осмотр в соответствии с Предписаниями.

6.4.2.3 Инспектор проводит проверки в соответствии с Предписаниями ООН. Кроме того, по возможности он проверяет, были ли устранены дефекты, указанные в предыдущих отчетах об осмотре (отчет о придорожном осмотре и свидетельство об эксплуатационной пригодности).

6.4.2.4 Во время этого визуального осмотра рекомендуется, чтобы инспектор осмотрел транспортное средство со всех сторон для выявления дефектов, которые могут представлять угрозу безопасности дорожного движения и окружающей среде, и проверил, в частности, следующее:

а) идентификационный номер транспортного средства;

b) общее состояние транспортного средства (кузов, шасси и т. д.);

c) состояние шин и колес;

d) состояние тормозных дисков/барабанов, когда они видны;

e) зеркала заднего вида или устройства обзора;

f) звуковой сигнал;

g) стекла и обзор спереди;

h) контрольные сигналы на приборной панели;

i) огни и маркировка;

j) стеклоочистители;

k) элементы боковой защиты;

l) задняя противоподкатная защита;

m) брызгозащитные устройства;

n) крепление запасного колеса;

o) буксирное устройство, если установлено;

p) воздухопроводы/электрические соединения между тягачом и прицепом;

q) утечка жидкости, за исключением конденсата из системы кондиционирования воздуха;

r) необычный шум или утечка воздуха;

s) визуальная оценка дымности выхлопа или скрытое измерение выбросов в пути;

t) топливный бак и крышка заливной горловины;

u) общее состояние салона транспортного средства – только для транспортных средств категорий М2 и М3 и с учетом соображений, касающихся осмотра салона транспортного средства, приведенных в пункте 1 настоящего раздела.

6.4.2.5 При проведении осмотра снаружи транспортное средство и инспектор находятся на уровне поверхности дороги. Осмотр салона транспортного средства производится вблизи места водителя, и инспектор может войти в салон, как это указано выше.

6.4.2.6 Применяются критерии, определенные в Предписаниях ООН.

6.4.3 Технический осмотр любым целесообразным способом

6.4.3.1 Начальный осмотр проводится главным образом визуально, но инспектор может проверить тот или иной узел любым способом, который он сочтет целесообразным. Это может, например, включать доступ к бортовой диагностической информации (БД), если таковая доступна инспектору и имеется на борту транспортного средства, а также использование такого оборудования, как инфракрасные термометры для проверки температуры тормозов, весы для проверки массы транспортного средства, портативные дымомеры для проверки выбросов отработавших газов, устройства доступа к бортовой диагностике (БД) и т. д.

6.4.3.2 Испытания проводятся с использованием имеющихся методов и оборудования без использования инструментов для демонтажа или снятия какой-либо части транспортного средства. Проверка может быть также нацелена на выяснение того, соответствуют ли данные части и компоненты транспортного средства требованиям безопасности и экологичности, которые действовали на момент официального утверждения или, если это применимо, во время модернизации.

6.4.3.3 Если конструкция транспортного средства не допускает применения методов проверки, установленных в Предписаниях, то проверку проводят в соответствии с рекомендованными методами проверки, принятыми компетентными органами.

6.4.3.4 Инспектор может также потребовать безотлагательного устранения любых дефектов.

6.4.4 Надежная фиксация груза

6.4.4.1 Инспектор может провести визуальную оценку надежности фиксации груза транспортного средства в соответствии с национальными правилами.

6.5 Результаты

6.5.1 По результатам начального осмотра может быть составлен акт о выявленных дефектах, определения которых приводятся в Предписаниях ООН, прилагаемых к Соглашению 1997 года:

а) без дефектов;

b) незначительные дефекты;

c) серьезные дефекты;

d) опасные дефекты;

e) либо любое сочетание вышеперечисленных дефектов.

6.5.2 Независимо от выявленных дефектов инспектор может принять решение о необходимости проведения более обстоятельного осмотра. В таких случаях он/она может также дать рекомендации в отношении охвата такого более обстоятельного осмотра.

6.5.3 На основании результатов начального осмотра инспектор принимает решение о том, следует ли проводить более обстоятельный осмотр транспортного средства. Более обстоятельный осмотр может быть оправдан, например, в следующих случаях:

а) транспортные средства с чрезвычайно высоким уровнем выбросов, выявленные с помощью методов дистанционного зондирования или по высокой дымности отработавших газов;

b) свидетельства возможной неисправности тормоза(ов), полученные визуальным путем либо с использованием приборов контроля температуры;

c) общее состояние транспортного средства или несколько незначительных дефектов, указывающие на вероятность обнаружения других дефектов, затрагивающих эксплуатационную пригодность;

d) серьезные и/или опасные дефекты уже были обнаружены.

6.5.4 Например, могут существовать свидетельства того, что транспортное средство перегружено или груз сместился.

6.5.5 При трудностях с идентификацией транспортного средства могут быть задействованы процедуры, связанные с противодействием угонам. Это не препятствует выбору транспортного средства для более обстоятельного осмотра на основании других требований или по иным причинам.

6.6 Элементы системы оценки рисков

6.6.1 Система оценки риска должна служить основой для целенаправленного отбора транспортных средств, эксплуатируемых предприятиями с плохим послужным списком в плане соблюдения требований по техническому обслуживанию и поддержанию эксплуатационной пригодности транспортных средств. В ней должны учитываться результаты как периодических испытаний на эксплуатационную пригодность, так и придорожных технических осмотров.

6.6.2 При определении рейтинга риска для соответствующего предприятия в системе оценки риска должны учитываться следующие параметры:

а) количество дефектов;

b) серьезность дефектов;

c) количество придорожных технических осмотров или периодических и добровольных испытаний на эксплуатационную пригодность;

d) временной фактор.

6.6.3 Дефекты классифицируются по серьезности с использованием следующих коэффициентов:

а) опасный дефект = 40;

b) серьезный дефект = 10;

c) незначительный дефект = 1.

6.6.4 Изменение ситуации предприятия (транспортного средства) должно быть отражено путем применения более низкого коэффициента к результатам (дефектам) ранних осмотров, чем к результатам (дефектам) последних осмотров следующим образом:

а) Год 1 = последние 12 месяцев = коэффициент 3;

b) Год 2 = месяцы 13–24 = коэффициент 2;

c) Год 3 = месяцы 25–36 = коэффициент 1.

Это относится только к расчету общего рейтинга риска.

6.6.5 Рейтинг риска рассчитывается по следующим формулам:

а) Формула общего рейтинга риска:

RR = [(D Y1 х 3) + (D Y2 х 2) + (D Y3 х 1)]/[ #C Y1 + #C Y2 + #C Y3],

где:

RR = общий рейтинг риска;

D Yi = общее количество дефектов за год 1, 2, 3;

D Y1 = (#DD x 40) + (#MaD х 10) + (MiD х 1) за год 1;

#… = количество … ;

DD = опасные дефекты;

MaD = серьезные дефекты;

MiD = незначительные дефекты;

C = проверки (придорожные технические осмотры или периодические и добровольные испытания на эксплуатационную пригодность) за год 1, 2, 3.

b) Формула годового рейтинга рисков:

AR = [(#DD x 40) + (#MaD х 10) + (MiD х 1)]/#C,

где:

AR = годовой показатель риска;

#… = количество ...

Годовой показатель риска используется для оценки изменения ситуации предприятия на протяжении нескольких лет.

6.6.6 Классификация предприятий (транспортных средств) на основе общей оценки риска осуществляется таким образом, чтобы обеспечить их последующее распределение по категориям риска:

а) <30% низкий уровень риска;

b) 30–80% средний уровень риска;

c) >80% высокий уровень риска».

1. \* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/274, пункт 123, и ECE/TRANS/2018/21/Add.1, направление деятельности 3.1) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом. [↑](#footnote-ref-1)