

Особенности норм и правил взвешивания грузового автотранспорта в движении

В связи с ростом товарообмена между странами резко увеличилась интенсивность внешних перевозок, осуществляемых грузовым автотранспортом. Старые международные документы, регулирующие правила пересечения границ грузовым автотранспортом, перестали отвечать современным требованиям.

Для устранения возникающих искусственных барьеров и унификации условий осуществления международных автомобильных грузовых перевозок потребовались новые подходы и согласованные действия государств. Поэтому Европейская экономическая комиссия в 2005 г. приняла новую редакцию Международной конвенции о процедурах пересечения границ.

В статье 5 Приложения 8 к этому документу изложены требования к весовым сертификатам транспортного средства и средствам измерения массы.

Процитируем статью 5 с требованиями к Международному весовому сертификату транспортного средства: "В целях ускорения пересечения границ Договаривающимся сторонам, согласно соответствующим национальным и международным законам и правилам, следует стремиться избегать повторных процедур взвешивания транспортных средств в пунктах пересечения границ посредством принятия и взаимного признания Международного весового сертификата транспортного средства, содержащегося в добавлении 2 к настоящему приложению.

В случае принятия Договаривающимися сторонами таких сертификатов никаких дополнительных взвешиваний не производится, помимо выборочных проверок и контроля в случае предполагаемых нарушений.

Взвешивание транспортного средства, результаты которого заносятся в такие сертификаты, производится только в стране происхождения международных транспортных операций.

Результаты таких измерений должным образом отражаются и удостоверяются в таких сертификатах".

Далее цитата из статьи 5, содержащая требования к постам весового контроля автотранспортных средств: "Минимальные требования, предъявляемые к уполномоченным станциям взвешивания, принципы предоставления полномочий и основные характеристики процедур взвешивания, которые надлежит применять, изложены в добавлении 2 к настоящему приложению" [1].

Следует отметить, что под термином "станции взвешивания" на территории Российской Федерации подразумеваются посты весового контроля, сооружённые на магистральных автотранспортных артериях России.

Приведённые положения конкретизирует документ "Добавление 2" к Приложению 8 той же Конвенции:

"1. Договаривающиеся стороны, принимающие такие сертификаты, разрешают уполномоченным станциям взвешивания заполнять вместе с оператором/водителем грузового автотранспортного средства Международный весовой сертификат транспортного средства в соответствии со следующими минимальными требованиями:

а) станции взвешивания должны быть оснащены сертификационным оборудованием для взвешивания. Для проведения взвешивания Договаривающиеся стороны, принимающие такие сертификаты, могут выбирать методы и оборудование, которые они считают подходящими. Договаривающаяся сторона, принимающая такие сертификаты, обеспечивает компетентность станций взвешивания, например, посредством аккредитации или оценки, а также обеспечивает использование соответствующего оборудования для взвешивания, наличие квалифицированного персонала, системы отвечающего установленным требованиям контроля качества и процедур проверки;

б) станции взвешивания и их оборудование должны содержаться в хорошем рабочем состоянии. Оборудование должно регулярно проверяться и опечатываться компетентными органами, ответственными за соблюдение требований в области мер и весов. Оборудование для взвешивания, максимально допустимая степень его погрешности и порядок его использования должны соответствовать рекомендациям Международной организации законодательной метрологии (МОЗМ);

в) станции взвешивания оснащаются оборудованием для взвешивания, соответствующим:

– либо МР МОЗМ 76 “Неавтоматическое оборудование для взвешивания” [2], класс точности весов 3 или выше;

– либо МР МОЗМ 134 “Автоматическое оборудование для взвешивания автотранспортных средств в движении” [3], классы точности весов 2 или выше; в случае измерения веса, приходящегося на отдельную ось, могут допускаться более высокие значения погрешности”.

В апреле 2004 г. в городе Чолпон-Ата было принято Соглашение о введении международного сертификата взвешивания грузовых транспортных средств на территориях государств – участников Содружества Независимых Государств, которое утверждено Постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2004 г. за № 212.

В Соглашении сформулированы технические и метрологические требования к постам весового контроля:

“2. Требования к уполномоченным станциям взвешивания 2.1. Уполномоченные станции взвешивания заполняют вместе с оператором/водителем транспортного средства международный сертификат взвешивания грузовых транспортных средств в соответствии со следующими минимальными требованиями:

а) на станциях взвешивания должны применяться весы, внесённые в Государственный реестр средств измерений Стороны. По точности весы должны соответствовать ряду 0,5; 1,0; 2,0 классов точности. Участок дороги с установленными весами должен быть аттестован с целью обеспечения взвешивания транспортных средств с погрешностью, не превышающей допустимую;

б) компетентные органы Сторон обеспечивают достаточную компетентность станций взвешивания с помощью таких средств, как аккредитация или оценка, использование соответствующих средств взвешивания, квалификация персонала;

в) оборудование для взвешивания должно содержаться в рабочем состоянии. Оно должно регулярно проходить метрологическую аттестацию (поверку) с последующим клеймением (опломбированием) компетентными органами, ответственными за соблюдение требований в области мер и весов.

Оборудование для взвешивания и его максимально допустимая погрешность, а также порядок использования должны соответствовать требованиям МР МОЗМ 134” [4].

Цитируемое из перечисленных выше документов нашло отражение в документе “Положение о применении на территории Российской Федерации единого сертификата взвешивания транспортных средств (ЕСВ), осуществляющих международные автомобильные перевозки”, в части основных метрологических характеристик.

В документе “Положение о службе весового контроля государственной службы дорожного хозяйства Министерства транспорта Российской Федерации” имеются технические и метрологические требования к постам весового контроля, которые устанавливают следующее.

Посты весового контроля должны быть оснащены весами классов точности 0,5, 1,0 или 2,0, выполненными в соответствии с требованиями МР МОЗМ 134.

Однако в большинстве случаев весы, установленные на постах весового контроля, хотя и внесены в Государственный реестр средств измерений, соответствуют требованиям ГОСТ 30414-96 [5].

Принципиальные отличия требований к весам по ГОСТ 30414-96 от требований к таким же весам по МР МОЗМ 134, OIML TC9/SC2 [6] видны из данных табл. 1.

Соотношения между классами точности весов, измеряющих осевую нагрузку на дорожное полотно, и классами точности весов, измеряющих полную массу автотранспортного средства, приведены в табл. 2.

Таблица 2

Класс точности для определения нагрузки на одиночную ось и нагрузки на группу осей	Класс точности для определения полной массы автотранспортного средства					
	0,2	0,5	1	2	5	10
A	✓	✓				
B	✓	✓	✓			
C		✓	✓	✓		
D			✓	✓	✓	
E				✓	✓	✓
F					✓	✓

Как видно из таблиц, имеются существенные различия в нормировании метрологических характеристик в ГОСТ 30414-96, МР МОЗМ 134 и OIML TC9/SC2.

В первом полугодии 2008 г. Белоруссия приняла стандарт СТБ 1845 [7], который в настоящее время наиболее полно отвечает перечисленным выше международным документам и современным требованиям, предъявляемым к автотранспортным перевозкам.

Стандарт [7] распространяется на автоматические весы, предназначенные для определения полной массы передвигающегося по автомобильным дорогам автотранспортного средства, которые могут также использоваться для определения нагрузок на отдельные оси или группы осей, и устанавливает общие требования к ним и методы испытаний. Требования стандарта применимы к весам, установленным на постах весового контроля, к весам, для которых изготовителем определён рабочий диапазон скоростей автотранспортного средства при его взвешивании. Стандарт не распространяется на весы, установленные непосредственно на дорожную поверхность вне зоны весового контроля и определяющие нагрузки на одиночные оси, умножая нагрузку от одного колеса оси на два, а также на весы, установленные по одному борту автотранспортного средства для измерения нагрузки на ось. Данный стандарт полностью гармонизирован с МР МОЗМ 134 и OIML TC9/SC2.

В действующих в настоящее время в Российской Федерации нормативных документах требования к таким весам существенно отстают от требований международных стандартов, включая МР МОЗМ 134, OIML TC9/SC2 и СТБ 1845-2008.

Следует обратить внимание на то, что ГОСТ 30414-96 имеет ряд недостатков. В стандарте нет различий между весами, предназначенными для взвешивания в движении рельсового транспорта, например железнодорожных вагонов, и весами, предназначенными для взвешивания в движении автотранспортных средств. Измерения массы этих двух видов транспортных средств несколько различаются хотя бы тем, что водитель автотранспортного средства может преднамеренно исказить результаты взвешивания, несколько изменяя характер проезда через весы. Для автотранспортных средств имеет существенное значение измерение осевой нагрузки на дорожное полотно. В стандарте отсутствуют методы контроля метрологических характеристик весов, которые в общем случае зависят от вида взвешиваемых транспортных средств и отличаются методами поверки.

Мы считаем, что ГОСТ 30414-96 необходимо переработать, разделив его на два стандарта.

Один должен регламентировать требования к весам, предназначенным для взвешивания автотранспортных средств в движении. В качестве основы такого стандарта могут быть использованы МР МОЗМ 134, OIML TC9/SC2 и стандарт Белоруссии – СТБ 1845-2008. ГОСТ следует дополнить соответствующими методами испытаний, он должен отвечать требованиям контроля автотранспортных средств, которые установлены Минтрансом России.

Другой стандарт должен регламентировать требования к весам, предназначенным для взвешивания рельсовых транспортных средств в движении (железнодорожный транспорт).

В качестве основы для такого стандарта можно использовать МР МОЗМ 106 [8] и дополнить его соответствующими методами испытаний.

Н.И. Прохоров, кандидат технических наук ООО "МЕРА", Москва

С.А. Павлов, ФГУП "ВНИИМС", Москва

Литература

1. Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах / Приложение 8. Статья 5. – 1982.
2. МР МОЗМ 76. Международная рекомендация. Международная организация законодательной метрологии. Неавтоматические весоизмерительные приборы.
3. МР МОЗМ 134. Международная рекомендация. Международная организация законодательной метрологии. Автоматическое оборудование для взвешивания автотранспортных средств в движении.
4. Соглашение о введении международного сертификата взвешивания грузовых транспортных средств на территориях государств – участников Содружества Независимых Государств.
5. ГОСТ 30414-96. Весы для взвешивания транспортных средств в движении. Общие технические требования.
6. OIML TC9/SC2. Fourth Committee Draft Recommendation. Automatic instruments for weighing road vehicles in motion.
7. СТБ 1845-2008. Весы автоматические для взвешивания транспортных средств в движении. Общие требования и методы испытаний.
8. МР МОЗМ 106. Международная рекомендация. Международная организация законодательной метрологии. Автоматические железнодорожные весы для взвешивания в движении.

Автор:

Н.И. Прохоров, С.А. Павлов

Рубрика:

Тема номера