

ОСТОРОЖНО – ТАХОГРАФ!



Геннадий Мирошин

Использование тахографов на транспорте призвано повышать безопасность дорожного движения, обеспечивать контроль за соблюдением режимов труда и отдыха водителей и регистрацию данных о пробеге и скорости движения автотранспортного средства. Однако установленный с техническими нарушениями прибор нередко сам становится причиной аварии. При этом показания тахографов далеко не всегда легитимны и признаются страховыми компаниями. Попробуем разобраться, как этого избежать.

сертифицированный преподаватель IRU (международной академии в области транспорта) по системе тахографического контроля. С 2005 года занимается внедрением системы тахографического контроля на территории РФ. Ведет преподавательскую, консультационную, пропагандистскую, экспертную деятельность в области тахографического контроля РФ. Является экспертом Ассоциации организаций в сфере развития тахографического контроля «РУСТАХОКОНТРОЛЬ».

Как тахограф обеспечивает достоверность данных?

Тахограф является инструментом государственного контроля безопасности дорожного движения, требования к этому прибору регламентированы федеральным законом №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», а техническая реализация его контрольных функций опирается на требования законодательства.

Этот прибор позволяет измерять физические величины времени нахождения автомобиля в движении, пробега и скорости автотранспортного средства. При этом допустимые погрешности измерения определены в нормативно-правовых актах Российской Федерации. Достоверность этих значений позволяет использовать данные тахографа в судебных и внесудебных разбирательствах.

В соответствии с требованиями закона №102-ФЗ «Об обеспечении единства измерений», к области регулирования которого отнесено применение тахографа, физические величины, применяемые в области обеспечения безопасности дорожного движения, должны быть метрологическими. Это важнейшее требование законодательства к величинам, которые измеряет и регистрирует тахограф, – достоверность. А достоверность можно обеспечить в данном случае только метрологией. Ни один суд не примет в расчет показания прибора, достоверность данных которого ничем не доказана.

Это требование вытекает также из требований Технического ре-

гламента Таможенного союза (ТР ТС 018/2011) «О безопасности колесных транспортных средств», в котором для тахографа определены процедуры и параметры, касающиеся измерений, обеспечиваемых тахографом, и требования к допустимым диапазонам погрешностей этих измерений.

Согласно требованиям вышеуказанных нормативных актов, при использовании тахографов хранение данных осуществляется в защищенном архиве. Любая попытка изменить данные будет обнаружена и зафиксирована в памяти тахографа. Это свойство обеспечивается криптографическими методами защиты информации в памяти прибора. Также производится аутентификация источников данных и определение прав пользователей.

Тахограф – это прибор, обеспечивающий постоянную, достоверную и некорректируемую регистрацию информации о режимах труда и отдыха водителей, пробега и скорости движения автотранспортного средства. Информация в памяти тахографа является достоверной в юридическом плане и сохраняется в защищенном виде не менее 365 дней. Данные тахографа могут обеспечивать корректность и достоверность процедур расследования в случаях ДТП и при возникновении других страховых событий.

Файлы из памяти тахографа и его карт, распечатки, все эти документы, как цифровые, так и бумажные, содержат подпись криптографического блока тахографа, которая подтверждает целостность, достоверность и некорректируемость регистрируемой информации.

Данная схема призвана обеспечить контролера необходимыми достоверными данными. Однако важно понимать, что далеко не в каждом автомобиле установлен тахограф с соответствующей технической реализацией контрольных функций, в таких случаях прибор для обеспечения безопасности дорожного движения нередко сам становится причиной аварии.

Источник повышенной опасности

Что может послужить причиной того, что тахограф становится небезопасным компонентом для автомобиля?

В первую очередь это – непрофессиональная установка тахографа в мастерской. Зачастую мастерские игнорируют требования Технического регламента Таможенного союза «О безопасности дорожных транспортных средств», в котором четко определены требования к компонентам и конструкции транспортного средства, обеспечивающие его безопасную эксплуатацию. В результате это приводит к негативным последствиям как для автомобиля, так и для безопасности дорожного движения в целом.

- **Установка в автомобиль тахографа, модель которого не одобрена заводом-произво-**

дителем транспортного средства.

Тахограф находится в цепочке передачи данных от датчика движения в систему управления автомобилем. Критично важно, чтобы эти данные передавались корректно, в противном случае безопасная и предсказуемая эксплуатация автомобиля становится невозможной. Способ передачи информации по интерфейсным каналам между тахографом и комбинацией приборов автомобиля также принципиально важен. Именно поэтому Технический регламент Таможенного союза относит тахограф к компонентам транспортного средства и требует обязательное одобрение его модели со стороны производителя автомобиля, это значит, что модель тахографа должна быть внесена в конструкторскую документацию машины, в противном случае тахограф не имеет права быть установленным в автомобиль.

Если одобрения завода-производителя нет (это часто встречается у автомобилей с датой выпуска ранее 2010 года), ТР ТС 018/2011 требует проведения процедуры внесения изменений в конструкцию транспортного средства с последующей отметкой в техническом паспорте.

Когда данное требование Технического регламента игнорируется, управление автомобиля перестает быть предсказуемым, например, автомобиль встает на железнодорожном переезде из-за влияния электромагнитного излучения на электронные схемы тахографа и

дальше может ехать только в режиме ограниченного управления, а это 40 километров в час! Можно ли назвать безопасной для всех участников дорожного движения подобную ситуацию с большегрузным транспортом?!

Причина такого явления очень простая – тахограф не одобрен заводом-производителем автомобиля и не проходил испытания на электромагнитную совместимость компонентов. Конструктор автомобиля никогда бы не допустил установку такого тахографа в свой автомобиль! Зато ее с легкостью допустила мастерская, установив прибор в своих экономических интересах. Объясняет мастерская установку неодобренного производителем автомобиля тахографа тем, что модель устройства занесена в перечень ФБУ «Росавтотранс», а, значит, обеспечивает алгоритмы защиты информации. Неосведомленный перевозчик даже не догадывается, что мастер «ушел от ответа», и сможет узнать о том, что тахограф послужил причиной аварии, только по результатам ее расследования.

- **Замена модели датчика скорости без учета конструкторской документации на автомобиль.**

Как правило, это нарушение Технического регламента является не умышленным деянием, а всего лишь следствием низкой квалификации мастеров, устанавливающих тахограф, однако тяжелых последствий это объяснение избежать никак не поможет. Перевозчик снова становится жертвой ошибок мастерской.

Что происходит с автомобилем? Например, может произойти отключение тормозной системы: когда в конструкции автомобиля используется электромагнитный ретардер, при экстренном торможении он создает мощное магнитное поле, которое, воздействуя на датчик, не предусмотренный конструкцией автомобиля, глушит его сигнал, а, в результате, система управления отключает тормоза.

Если техническая экспертиза подтверждает наличие факта подобного нарушения конструкции автомобиля, то вся ответственность возлагается на перевозчика. Страховым компаниям нужно учитывать, что такие случаи имеют очень высокую вероятность! И такой случай не должен признаваться страховым, так как владелец внес изменения в конструкцию автомобиля без согласования с производителем.

Что делает тахограф нелегитимным?

Примеры, рассмотренные выше, часто происходят на практике и имеют очень тяжелые последствия. Однако есть и другие нарушения требований Технического регламента, в результате которых тахограф как юридически значимый прибор превращается в бесполезное устройство, данные которого считаются недействительными.

В первую очередь это отсутствие предусмотренной законом калибровки тахографа, выполненной с применением средства измерения с действительным сроком поверки – программатора.

Необходимо помнить о том, что величины времени, пробега и скорости автотранспортного средства, измеряемые тахографом, должны быть метрологическими. Обеспечить это можно только калибровкой тахографа с применением прибора, являющегося средством измерения.

По результатам работы мастерской перевозчик должен получить заключение о выполненной калибровке с указанием измерительного прибора, которым она выполнена (модель и серийный номер прибора обязательно должны быть записаны), значениями характеристического коэффициента транспортного средства и значениями погрешности измерения времени, пробега, скорости, которые получились в результате. В противном случае, с юридической точки зрения, тахографа на автомобиле не установлено.

Например, усталость водителя рассматривается в качестве одной из возможных причин аварии. Однако подтверждение корректности проведения процедур калибровки тахографа отсутствует. Это значит, что прибор не предоставляет юридически значимых данных о режиме труда и отдыха водителя, и в качестве доказательства данные такого тахографа применяться не могут.

Если договор страхования предусматривает подтверждение соблюдения режимов труда и отдыха по данным тахографа, то это требование, обращенное к перевозчику, считается невыполненным.

Эффективное применение

В настоящее время законодатели вплотную занялись вопросом обеспечения безопасности дорожного движения и обратили внимание на соблюдение водителями режимов труда и отдыха, так как фактор усталости является одной из основных причин возникновения аварийных ситуаций на дорогах. В проекте федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации (по вопросам обеспечения безопасности при перевозке работников автотранспортным средством)», который был опубликован 9 октября 2015 года и находится на обсуждении, есть требование о повышении страховых коэффициентов для тех перевозчиков, которые допускают нарушения режимов труда и отдыха водителей.

Действующее законодательство обязывает владельцев транспортных средств с общей массой свыше 3,5 тонн или числом посадочных мест более 9, включая водителя, оборудовать свои автомобили тахографами. Правда, есть перечень исключений, и самая существенная категория транспортных средств, попавшая под исключение, – это физические лица, которые являются владельцами грузовых автомобилей или автобусов. Количество таких автомобилей приближается к 50%.

Сложившаяся ситуация ставит в неравные условия организации, которые используют собственный транспорт и оборудуют его тахографами, соблюдают режимы труда и отдыха, проводят медицин-

ский и технический предрейсовый осмотр, и организации, привлекающие водителей-частников.

Эффективное применение найдут данные тахографа при расследовании страховых случаев. В памяти легитимного тахографа находится огромный объем юридически значимой информации за 365 дней, предшествующих возникновению страхового события: режимы труда и отдыха водителя, скорость движения автомобиля, статистика нарушений и дорожных событий. Если собрать и проанализировать данные такого, установленного по всем правилам, тахографа, то можно получить как полную картину поведения водителя и автотранспортного средства

в момент аварии, так и представление о характере управления автомобилем на протяжении длительного периода до нее.

Сейчас этими данными начали пользоваться инспекторы ГИБДД, выполняющие расследование аварий, но такая процедура могла бы применяться и сотрудниками страховых организаций. Применение данных тахографа может как служить доказательством невиновности водителя, так и подтвердить его вину, но, в любом случае, это объективные данные, полагаясь на которые, суды могут принимать правильные решения, а это и есть основное предназначение тахографа – объективная регистрация данных.

