

**РЕКОМЕНДАЦІЇ
ПО ОРГАНІЗАЦІЇ РОБОТИ ТЕХНІЧНИХ КОМІСАРІВ**

1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Ці «Рекомендації по організації роботи технічних комісарів» (далі Рекомендації) розроблено Технічним Комітетом ФАУ та затверджено КАС ФАУ на підставі регламентуючих документів ФІА, вимог МСК ФІА, НСК ФАУ, регламентуючих документів ФІА та ФАУ щодо автомобільного спорту.

Ці Рекомендації є керівним документом для Технічних Комісарів, Директорів, Організаторів змагань по забезпеченню умов для виконання Технічними Комісарами своїх повноважень під час проведення автомобільних змагань на території України.

Технічні Комісари, це наглядовий орган змагання. Правильне і гармонічне проведення змагання здійснюються завдяки їхній старанності і усвідомленій відповідальності. Такі якості, як досвід, завбачливість, такт, абсолютна об'єктивність, висока спортивна та технічна компетентність необхідні при проведенні технічних перевірок під час усього спортивного заходу.

Технічному Комісару необхідно мати не тільки ґрунтовні технічні знання, він повинен вміти застосовувати існуючі правила і знаходити вірні і ясні рішення. Знання своїх задач є необхідною передумовою для цього.

Ці Рекомендації роз'яснюють права і обов'язки Технічного Комісару, викладені у регламентуючих документах ФІА та ФАУ та встановлюють правила проведення відстроченої технічної інспекції.

2. ФУНКЦІЇ І СФЕРА ДІЯЛЬНОСТІ

Посадові обов'язки Технічного Комісара змагання вміщено у Розділі Х "Офіційні особи" НСК ФАУ.

Розрізняються функції:

- Технічних Комісарів і
- технічних контролерів.

2.1. На кожне змагання призначаються щонайменше: один Технічний Комісар та три технічні контролери (один з яких виконує функції підготовки необхідних документів). Всі ці особи, повинні мати чинну ліцензію офіційної особи ФАУ відповідної категорії.

Допускається виконання суміщення обов'язків технічного контролера та Технічного Комісару під час проведення клубних змагань та змагань на серійних автомобілях.

2.2. В якості технічних контролерів необхідно залучати кваліфікованих та компетентних спеціалістів, і вони працюють за вказівками і під керівництвом відповідного Технічного Комісара. Проте відповідальність за всі прийняті рішення в таких випадках несе тільки Технічний Комісар.

2.3. Технічний Комісар зобов'язаний стежити за виконанням установлених технічних правил ФІА та ФАУ, а також відповідних технічних вимог ФАУ, регламенту і додаткових бюлетенів, що діють на даному Змаганні.

Тому кожний Технічний Комісар повинний покласти в основу своїх рішень офіційно оприлюднені ФАУ редакції регламентуючих документів (для всіх національних змагань) та офіційно опубліковані ФІА редакції Додатка "J" (для міжнародних змагань) і Списки омологованих (сертифікованих) автомобілів, а також всі опубліковані ФАУ технічні вимоги.

2.4. Від початку передстартових технічних перевірок до закінчення терміну подачі протестів Технічний Комісар не має права додатково виконувати функції іншої Офіційної особи. Перед цим і після цього інша спортивна діяльність не забороняється, але краще від цього утримуватися.

3. ПРАВА І ПОВНОВАЖЕННЯ

3.1. Технічний Комісар зобов'язаний негайно після закінчення заходу перевірити всі автомобілі учасників на предмет порушення ними технічних вимог і правил безпеки. Таку перевірку дозволяється проводити тільки за узгодженням із Спортивними Комісарами змагання.

Директор змагання може запропонувати Спортивним Комісарам провести особливі технічні перевірки, якщо вони передбачені рішеннями Колегії Спортивних Комісарів змагання. Тоді, ці особливі технічні перевірки доручаються провести Технічним Комісарам.

Примітка:

Перевірки будь-яких частин автомобілів учасників призначаються (затверджуються) рішеннями Колегії Спортивних Комісарів змагання.

Якщо учасник відмовляється від проведення перевірок, то цей факт повинен бути доведений до відома Спортивних Комісарів, в обов'язки яких входить прийняття заходів відповідних рішень.

Проте Технічним Комісарам забороняється проводити на автомобілях учасників будь-які роботи без їхньої згоди, тому що це є порушенням законних права власника автомобіля.

При відмові учасника від проведення робіт по контролю за відповідністю його автомобіля, йому необхідно нагадати про можливі відповідні наслідки такої його поведінки.

3.2. Всі рішення, прийняті під час роботи Технічним Комісаром у рамках, обумовлених Програмою змагання, особливо під час спеціальних технічних перевірок, повинні негайно письмово бути доведені до відома Директора змагання.

Примітка:

Якщо в рамках розслідування одного протесту встановлюються порушення, що не є предметом цього протесту, то про це інформуються Спортивні Комісари, як це було описано раніше.

3.3. Заперечення проти рішень Технічного Комісара допускаються тільки у вигляді протестів. Процес подачі протесту докладно регулюється НСК ФАУ. Директор змагання не має права допускати автомобіль до змагань, якщо такий допуск суперечить рішенню Технічного Комісара. Коли по даному питанню відсутня згода, то для ухвалення рішення необхідно рішення Спортивних Комісарів.

3.4. Рішення Технічного Комісара у процесі розбору протесту можуть бути або затверджені, або відхилені Спортивними Комісарами. Як правило, Спортивні Комісари приймають рішення про відсторонення від участі, якщо учасник хотів досягти переваги за рахунок неприпустимих змін в автомобілі, або підготовка автомобіля суперечить технічним вимогам, так само як і вимогам безпеки.

4. ЗАГАЛЬНІ ОBOB'ЯЗКИ

4.1. Технічний Комісар перевіряє відповідність та відмовляє у допуску для участі у змаганні автомобіля, який не відповідає вимогам регламентуючих документів ФІА та ФАУ, щодо автомобільного спорту, регламенту змагання, омологації (сертифікації) і необхідним вимогам безпеки.

4.2. Технічний Комісар невідкладно інформує Директора змагання і/або Спортивних Комісарів про будь-яке порушення чинних вимог або несправності автомобіля, що створюють небезпеку, і перешкоджають його подальшій участі у змаганні.

4.3. Технічний Комісар має виключне право повідомляти результати своїх досліджень тільки Директору змагання, Спортивним Комісарам, а також ФАУ. Подальша передача відомостей про результати перевірок і досліджень будь-яким іншим особам - навіть часткова - не дозволяється.

5. OBOB'ЯЗКИ ПЕРЕД ЗМАГАННЯМ

Технічний Комісар повинний намагатися вже при плануванні змагання брати участь у роботі з таких питань:

5.1. Намітити час проведення технічної перевірки і узгодження контрольних дат технічних і адміністративних перевірок.

5.2. Перевірити заявки, що надійшли після закінчення терміну подачі заявок для уточнення розподілу автомобілів по класах.

5.3. Перевірити заявки на предмет повноти і відповідності технічних даних і оголошених змін, що потребують необхідних перевірок.

5.4. Перевірити Організатора щодо надання вимірювального устаткування (ваги, шумомір і т.п.)

6. OBOB'ЯЗКИ НА ТЕХНІЧНИХ ПЕРЕВІРКАХ.

6.1. Після прибуття на місце змагання негайно встановити контакт із Штабом змагань і Спортивними Комісарами. Технічний комісар на першому засіданні КСК надає на затвердження план та перелік технічних перевірок під час змагання.

6.2. Перевірити автомобілі на відповідність вимогам Індивідуального регламенту.

Перевірити повністю обладнання безпеки автомобілів, а також захисні комбінезони, шоломи і усе, що належить до спорядження водіїв.

Примітка

Доказувати ідентичність автомобіля і правомірність зроблених у ньому змін є винятковим обов'язком учасника. Особливо це стосується тих автомобілів, для яких існує карта омологації.

6.3. Дані, зазначені в технічних паспортах і інших документах автомобіля необхідно, по можливості, перевірити на самому автомобілі. Необхідно зробити відповідні записи в технічних паспортах і повернути їхнім учасникам.

6.4. Перевірити наявність обладнання безпеки автомобіля і його ефективність відповідно до Додатка "J" МСК ФІА.

6.5. Перевірити автомобілі на відповідність Правилам Дорожнього Руху України при проведенні змагань на відкритих трасах, а також ті автомобілі, які пересуватимуться дорогами загального користування.

6.6. Якщо Технічний Комісар в спірних випадках приймає рішення на користь учасника, то він зобов'язаний доповісти про це Спортивним Комісарам для прийняття остаточного рішення.

7. ОБОВ'ЯЗКИ ПІД ЧАС ЗМАГАНЬ

7.1. Контролювати будь-які зміни автомобілів учасників щодо стану, у якому вони були подані на Технічну Комісію.

7.2. Контролювати пошкодження автомобілів, що беруть участь у змаганні, що виникли під час змагання, особливо внаслідок аварії, з перевіркою їх відповідності вимогам безпеки для подальшої участі у змаганні.

7.3. Контролювати дотримання водіями, що беруть участь у змаганні правил безпеки (використання захисних шоломів, комбінезонів, рукавичок і т.і.).

7.4. У випадку, якщо окремі автомобілі, що беруть участь у змаганні створюють серйозну небезпеку про необхідність їх виключення зі змагання, негайно доповісти Директору змагання.

7.5. Контролювати дотримання розкладу і режиму закритого парку.

7.6. Проводити заключну перевірку автомобілів відповідно до регламенту та до рішень Спортивних Комісарів.

7.7. Готувати Повідомлення про аварії.

8. ОБОВ'ЯЗКИ ПІСЛЯ ЗМАГАННЯ

Проводити заключні перевірки згідно регламенту та рішень Спортивних Комісарів і розслідування протестів, що не могло бути почате в день змагання. Інформація про місце і час цих розслідувань, обов'язково узгоджена зі Спортивними Комісарами, повинна бути письмово доведена до відома всіх учасників.

Спортивні Комісари після цих перевірок повинні бути негайно поінформовані в письмовій формі про результати розслідування.

Автомобілі, що перевіряються, у тому числі і ті, відносно яких подані протести, повинні бути гарантовано забезпечені від можливості будь-якого стороннього втручання.

9. ОБОВ'ЯЗКИ ПРИ НАДЗВИЧАЙНИХ ПОДІЯХ

Незалежно від подачі заключного звіту про автомобільне змагання, у ФАУ необхідно повідомляти про надзвичайні події, що торкаються сфери діяльності Технічного Комісара. До таких надзвичайних подій відносяться аварії, викликані технічними причинами. Не допускається, щоби Технічний Комісар одноосібно робив розбір аварії під час змагання, навіть у тому випадку, коли в якості причини аварії називаються технічні дефекти автомобіля. Але наскільки це можливо, у якості доказів бажано надати фотографії захисного устаткування автомобіля, каркаса безпеки і т.і.

10. РОЗГЛЯД ПРОТЕСТІВ

10.1. Технічний Комісар не уповноважений приймати протести. Протести подаються - відповідно до вимог НСК ФАУ - на ім'я Директора змагання або його Заступника або, при їхній відсутності, Спортивним Комісарам.

10.2. Протести проти рішення, прийнятого Технічним Комісаром, повинні бути подані зацікавленим учасником безпосередньо після такого рішення. У іншому терміні подання протесту визначені НСК ФАУ.

10.3. При поданні протесту на технічний стан Спортивні Комісари повинні доручити Технічному Комісару розрахунки витрат для монтажу і демонтажу вузлів, відносно яких подано протест.

Для визначення цих витрат Технічний Комісар повинен користуватися кошторисами демонтажно-монтажних робіт. Необхідно приділяти особливу увагу мінімізації витрат по протестам не залежно від побажань або вимог учасників.

Розмір гарантійного внеску за проведення робіт по демонтажу встановлюється Спортивними Комісарами. Обов'язково враховуються потенційні транспортні витрати, а також можливі знижки на витрати по протесту, які можуть дозволити Спортивні і Технічні Комісари.

Тільки після встановлення цієї суми можна починати обстеження автомобіля.

Усе, що є підставою для протесту, повинно бути чітко сформульовано. Не припустимі загальні формулювання, як, наприклад:

"Піддається сумніву відповідність автомобіля регламенту...". Предмет протесту повинен бути однозначно визначений.

10.4. Обстеження автомобіля, відносно якого подано протест необхідно робити якнайшвидше, тому що цього потребують інтереси проведення змагання в цілому.

Якщо такої можливості немає, то до проведення зазначеного обстеження Технічними Комісарами або особами, призначеними Директором змагання, опротестований автомобіль повинен бути надійно ізольований від будь-якого стороннього втручання та за рішенням Спортивних Комісарів опломбований Технічним Комісаром.

Не припустимо і не правомірно утримання автомобіля у звичайній (відкритій) майстерні по ремонту автомобілів.

Час обстеження автомобіля погоджується з учасником, на дії якого подано протест і пропонується Спортивним Комісарам, які зобов'язані в письмовій формі призначений час довести до відома цього учасника.

Час проведення розгляду протесту визначають Спортивні Комісари і сповіщають про це письмово всі зацікавлені сторони.

У випадку якщо Спортивні Комісари вважають за необхідне присутність Технічних Комісарів у якості свідків або уповноважених осіб, вони повинні брати участь у розгляді протесту.

10.5. Для обстеження автомобіля необхідна присутність двох Технічних Комісарів. Якщо на змагання офіційно запрошений тільки один Технічний Комісар, то Спортивні Комісари повинні вимагати присутності другого Технічного Комісара або призначити, в тому числі з числа найбільш кваліфікованих технічних контролерів, додатково другого Комісара по перевірці - спеціально для обстеження автомобіля, відносно якого подано протест. Це може бути помічник або асистент, інший професійно підготовлений спеціаліст або Технічний Комісар, володар ліцензії ФАУ, присутній на змаганні.

Необхідність присутності двох Комісарів об'єктивно припускає більшу компетентність і доказовість їхніх рішень.

10.6. Учасник, що подав протест, не має права бути присутнім при обстеженні автомобіля, відносно якого подано протест, навіть у тому випадку, коли учасник, на дії якого подано протест, на це згоден.

10.7. Технічні Комісари зобов'язані досліджувати всі причини протесту. Неприпустимо переривати обстеження автомобіля, якщо вже на початку обстеження одна з причин протесту виявилася підтвердженою. Недостатньо, якщо учасник, на дії якого подано протест, з самого початку погодиться з тим, що причини протесту підтверджуються частково або цілком; він повинен у письмовій формі дати детальні відомості про характер і обсяг допущеного їм порушення регламентації, припускаючи, що у подальшому може бути апеляційний розгляд. Якщо подавач протесту з цим згодний, то від обстеження автомобіля, відносно якого подано протест, можна відмовитися.

Якщо в процесі дослідження протесту Технічні Комісари встановлять, що автомобіль, відносно якого подано протест, не відповідає Технічним Вимогам у тих пунктах, що не були предметом протесту, їм необхідно подати рапорт Спортивним Комісарам, для того, щоб ці виявлені порушення були обговорені з погляду спортивного права.

У будь-якому випадку Технічні Комісари зобов'язані дослідити усі встановлені ними технічні порушення і відповідно про неї повідомити (див. п.3.1.).

10.8. Обсяг витрат потрібно враховувати незалежно від способу демонтажу. Бажано, враховуючи те, що учасник, на дії якого подано протест, у будь-якому випадку несе видатки (див. п. 10.14.), бажано уникати необґрунтовано високих витрат.

10.9. Демонтажні роботи на автомобілі варто робити, дотримуючись необхідних технологічних умов. Наприклад, головку блока циліндрів можна знімати тільки на цілком холодному двигуні. Проте роботи з демонтажу можуть провадитися у будь-якій, достатньо обладнаній майстерні.

Категорично не варто брати до уваги вимоги учасників, які бажають проведення обстеження автомобілів у названих ними спеціалізованих або надзвичайно віддалених майстернях. (При технічних обстеженнях у майстернях або за допомогою третіх осіб Організатор зобов'язаний подати замовлення від свого імені).

10.10. Технічним Комісарам не забороняється самому робити демонтажні роботи, проте він не зобов'язаний це робити. Враховуючи, що він відповідає за всі результати обстеження, йому не варто брати на себе важкі, об'ємні роботи, навіть якщо він володіє для цього необхідними спеціальними знаннями. Він вільний у виборі спеціалізованих майстерень або залучення спеціалістів.

10.11. Виміри і будь-які види поглибленого контролю вузлів автомобіля Технічний Комісар повинний робити сам, і обов'язково робити необхідні порівняння з оригінальними вузлами або картою омологації (сертифікації). Проведення вимірів за допомогою спеціальних приладів він може доручати спеціально навченому для цього персоналу, проте він повинний постійно контролювати ці виміри. Необхідно враховувати можливі похибки вимірювальних приладів.

Попереднє пломбування, фотографування, безпосереднє надання вузлів автомобіля або, при необхідності, самого автомобіля повинні однозначно гарантувати його ідентичність тому автомобілю, що був поданий на передстартову технічну перевірку. Надані об'єкти обстеження можуть бути повернуті за вимогою тільки після перевірки їх на відповідність Технічним Вимогам, але не раніше вступу в силу рішення Спортивних Комісарів.

10.12. Результати розслідування протесту в письмовій формі Технічний Комісар повинен передавати тільки Спортивним Комісарам. Письмова або усна передача цієї інформації іншим особам, особливо подавачу протесту або учаснику, на дії якого подано протест, не допускається (див. п.4.3.).

При проведенні, заключних технічних перевірок відповідно до Регламенту змагань результати досліджень передаються Директору змагання, у випадку ж подання протесту - тільки Спортивним Комісарам.

Необхідно застосовувати спеціальний формуляр, що затверджується ФАУ (Рапорт про протест). Якщо, у виняткових випадках, його немає в розпорядженні, то рапорт по факту розгляду протесту повинен містити як мінімум такі дані:

1. Назва змагання
2. Дата змагання
3. Прізвище, ім'я, номер ліцензії подавача протесту
4. Прізвище, ім'я, номер ліцензії особи, відносно якої подано протест
5. Відомості про автомобіль:

тип автомобіля, група автомобіля, клас автомобіля, номер і відомості технічного паспорту автомобіля, номер омологаційної (сертифікаційної) карти, інші документи

6. Рапорт обстеження:

дата укладання рапорту, коли провадився демонтаж і обстеження?, де провадився демонтаж і обстеження?, що було демонтоване і обстежено?, як проводились демонтаж і обстеження?, хто робив демонтаж (ім'я, посада, основна професія)?, скільки осіб брало участь у демонтажі?, як довго проводився демонтаж?, опис результатів порівняння "ЩО Є/ЩО ПОВИННО БУТИ"

7. Хто був присутній при обстеженні
8. Результат обстеження
9. Прізвище, Ім'я і підпис Технічного Комісара

10.13. У випадку подання протесту змістом і ціллю проведених демонтажно-монтажних робіт є контроль механічних частин автомобіля, а не складання/відновлення агрегатів, що розбираються. Такий ремонт (відновлення) робиться за бажанням учасника, але при цьому потрібно звертати увагу на достатність наявних засобів.

10.14. Якщо на агрегаті виявлені зміни, що є неприпустимими по чинній регламентації, то необхідні витрати на демонтаж/монтаж цього агрегату несе учасник, відносно якого подано протест.

Витрати на демонтаж/монтаж тих агрегатів, у яких при перевірці не були виявлені неприпустимі відхилення від регламентації, несе подавач Протесту, незалежно від того, чи подавались протести на інші агрегати.

11. ВІДСТРОЧЕНА ТЕХНІЧНА ІНСПЕКЦІЯ

11.1. Загальним регламентом Чемпіонату, Кубку, Трофею (Серії) може бути передбачено право учасника на перенесення перевірки відповідності автомобіля, необхідність проведення якої виникає для розгляду протесту та/або за рішенням Спортивних Комісарів на більш пізніший термін та у більш прийнятні технічні умови шляхом проведення відстроченої технічної інспекції.

11.2. Рішення про проведення відстроченої технічної інспекції приймається Спортивними комісарами змагання на підставі мотивованої заяви учасника.

11.3. Проведення відстроченої технічної інспекції здійснюється як правило не менше ніж двома представниками ФАУ, які є власниками ліцензії офіційної особи ФАУ, допущені до виконання обов'язків Технічного Комісару змагань Чемпіонату, Кубку, Трофею (Серії) та призначені для її виконання рішенням Технічного Комітету ФАУ в порядку, встановленому цими Рекомендаціями.

11.4. Відстрочена технічна інспекція може призначатись у випадку:

- необхідності проведення демонтажу або розбирання будь-якого агрегату,
- встановлення Спортивними комісарами відсутності належних умов для демонтажу, розбирання або здійснення перевірки агрегату в місці проведення змагання;
- наявності технічної можливості опломбування даного агрегату номерною пломбою.

11.5. Відстрочена технічна інспекція не призначається:

- під час останнього в спортивному сезоні етапу відповідного Чемпіонату, Кубку, Трофею (Серії);
- для перевірки відповідності автомобіля заходам безпеки.

11.6. Для забезпечення відповідності стану автомобіля під час проведення відстроченої технічної інспекції, стану під час змагання, Технічний комісар змагання здійснює маркування та пломбування вузлів та агрегатів автомобіля у об'ємі необхідному та достатньому для виконання відстроченої технічної інспекції.

11.7. Маркування та пломбування здійснюється пломбами, тип яких і спосіб нанесення визначаються Технічним комісаром за рекомендаціями Технічного Комітету ФАУ і повинні забезпечувати неможливість відтворення пломб у разі їх пошкодження. Маркування (пломби) накладаються таким чином, щоб виключити втручання в агрегати, що підлягають контролю, без порушення схоронності маркування та пломбування.

11.8. Після здійснення маркування та пломбування Технічний Комісар укладає відповідний протокол, з яким під підпис ознайомлюється учасник. Вказаний акт долучається до Звіту про автомобільне змагання.

11.9. Демонтаж, розбирання та перевірка відповідності під час проведення відстроченої технічної інспекції здійснюється у порядку, встановленому цими Рекомендаціями.

11.10. При знятті маркувальних пломб уповноважені представники ФАУ здійснюють обов'язкову перевірку:

- цілісності пломб та відсутності ознак її пошкодження або знімання;
- відповідності автомобіля по всіх протестах, поданих з моменту опломбування;

- повної перевірки відповідності, якщо таке рішення приймалося Спортивними комісарами змагання з моменту опломбування.

11.11. Про результати вказаних перевірок та висновок про відповідність/невідповідність автомобіля складається відповідний Акт відстроченої технічної інспекції (далі Акт) у 3 екземплярах, який підписують представники ФАУ та учасник.

Вказаний Акт направляється у ФАУ для ознайомлення зацікавлених осіб.

Представники ФАУ роблять відмітку у технічному паспорті автомобіля про зняття маркувальних пломб.

11.12. У випадку встановлення, за результатами відстроченої технічної інспекції, відповідності автомобіля та схоронності маркування (пломбування), КАС ФАУ на підставі розгляду Акту за поданням Технічного комітету ФАУ приймає рішення:

- про оголошення про відхилення протесту або
- про завершення виконання рішення Спортивних комісарів щодо перевірки відповідності та
- про інформування подавача протесту.

11.13. У випадку встановлення, за результатами відстроченої технічної інспекції, обґрунтованості протесту або не відповідності автомобіля вимогам регламенту змагання або відсутності, пошкодження або ознаках підробки маркування або пломбування, КАС ФАУ на підставі розгляду Акту за поданням Технічного комітету ФАУ приймає рішення:

- про оголошення про задоволення протесту або
- про завершення виконання рішення Спортивних комісарів щодо перевірки відповідності, та
- про інформування подавача протесту;
- про анулювання результатів учасника, та відповідних змінах у результати змагання;
- про анулювання всіх результатів змагань, у яких брав участь автомобіль щодо якого проводилась відстрочена технічна інспекція з моменту прийняття рішення Спортивними комісарами про її призначення до дня складання Акту.

11.14. Висновок про відповідність/невідповідність, вміщений у Акті може стати об'єктом апеляції, у порядку, встановленому НСК ФАУ, як на рішення Спортивних комісарів змагання. Датою рішення для подання апеляції є дата прийняття рішення КАС ФАУ про оприлюднення Акту відстроченої технічної інспекції.

11.15. Особливості здійснення внесків, передбачених регламентом змагання, при прийнятті рішення про призначення відстроченої технічної інспекції:

- учасник, який подав заяву про проведення відстроченої технічної інспекції подає заставу, яка дорівнює розміру внеску відповідного подавача протесту;
- подавачу протесту, щодо якого призначено відстрочену технічну інспекцію, повертається внесена їм застava, яка вноситься при поданні протесту;
- внесена учасником застava передається у ФАУ для забезпечення витрат по проведенню відстроченої технічної інспекції, про що Спортивні комісари роблять відмітку у Звіті про автомобільне змагання.

11.16. Покриття витрат, що виникають, або можуть виникнути під час проведення відстроченої технічної інспекції, здійснюється виключно за рахунок учасника, за заявою якого така інспекція проводиться.

Враховуючи, що відстрочена технічна інспекція проводиться за межами окремого змагання та як правило за місцем постійного зберігання та підготовки автомобіля до

змагання, учасник, який подав протест повністю звільняється від витрати, що виникають під час проведення відстроченої технічної інспекції.

11.17. Терміни проведення відстроченої технічної інспекції встановлюються рішенням ФАУ за поданням Технічного Комітету ФАУ за письмовою заявою учасника, за заявою якого призначено відстрочена технічна інспекція, з врахуванням того, що наявність накладеного маркування та пломбування під час одного Чемпіонату, Кубку, Трофею (Серії) не може бути підставою для відмови від виконання рішення Спортивних Комісарів іншого змагання про перевірку з розбиранням та демонтажем, особливо під час проведення змагань закордоном. Відстрочена технічна інспекція повинна бути проведена не пізніше дати початку останнього етапу відповідного Чемпіонату, Кубку, Трофею (Серії).

11.18. Подання Технічного комітету ФАУ про призначення терміну проведення відстроченої технічної інспекції повинно містити:

- терміни проведення перевірок;
- місце проведення перевірок;
- перелік призначених представників ФАУ;
- розрахунок витрат ФАУ на проведення перевірок, який включає транспортні витрати та компенсаційні витрати представникам ФАУ в межах встановлених ФАУ;
- контактні дані відповідальної особи учасника, яка забезпечує допуск представників ФАУ до проведення перевірки.

11.19. У випадку, якщо, за поданням Технічного Комітету ФАУ або зверненням зацікавлених осіб, КАС ФАУ встановить, що учасник ухиляється від проведення чи встановлення термінів проведення відстроченої технічної інспекції, або за будь-яких обставин така інспекція не проведена до 30 листопада року, коли Спортивними комісарами було прийнято рішення про її проведення, КАС ФАУ приймає рішення про тимчасову дискваліфікацію учасника та відповідного автомобіля з дати відповідного рішення Спортивних комісарів про призначення відстроченої технічної інспекції строком на 12 місяців.

11.20. Координацію проведення та контроль за дотриманням цих рекомендацій щодо організації відстроченої технічної інспекції покладається на Технічний Комітет ФАУ.