

О. Тітов, начальник Правового департаменту Укрзалізниці, м. Київ

ЮРИДИЧНА СКЛАДОВА ІНТЕРОПЕРАБЕЛЬНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ ВЗАЄМИН ІЗ КРАЇНАМИ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

КЛЮЧОВІ СЛОВА: інтероперабельність, міжнародне право, міжнародний стандарт, технічне переоснащення.

УДК 341.1:656.225

АНОТАЦІЯ. Інтероперабельність залізничного транспорту Європейського Союзу визначається як спосіб забезпечення руху на будь-якому напрямку мережі залізниць. Іншими словами, це зусилля, спрямовані на те, щоб зробити можливою експлуатацію всіх можливих технічних систем залізниць, які існують на Європейському континенті.

АКТУАЛЬНІСТЬ. Наразі залізнична конкурентоздатність держав — членів ЄС обмежується відмінностями в обладнанні, технологіях, сигналізації, правилах безпеки, системі гальмування, тяговому струмі та обмеженні швидкості.

Така ситуація вимагає, щоб міжнародні поїзди, що прямують через декілька країн, зупинялися на кордоні. Насправді, ці технічні розбіжності між державами склалися історично, через необхідність захистити власні кордони чи інтереси залізничної галузі. Паралельно з цією реальністю залізничний транспорт будь-якої країни користується відсутністю технічних бар'єрів, щоб закріпити свої позиції на ринку.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ. На сьогодні в Європейському Союзі діють три директиви, що регулюють питання інтероперабельності:

- Директива 96/48/ЄС Про експлуатаційну сумісність транс'європейських високошвидкісних систем;
- Директива 2001/16/ЄС Про експлуатаційну сумісність звичайних залізничних ліній;
- Директива 2004/50/ЄС, що вносить зміни у дві попередні директиви.

Зазначені документи спрямовані на зменшення розбіжностей у системах, покращення безпеки руху поїздів, коли вони із своєї національної мережі входять у міжнародну мережу. Повне відкриття залізничної мережі міжнародних вантажних перевезень означає необхідність введення інтероперабельності в межах усієї міжнародної залізничної галузі.

Директива 2004/50/ЄС передбачає зміни відповідного законодавства для впровадження високошвидкісних поїздів і поширюється також на звичайні класичні залізничні європейські мережі. Проте вона не передбачає загальної технічної перереорганізації всієї залізничної системи. Насправді, процес інтероперабельності включає декілька пунктів:

- установлення єдиних правових рамок щодо процедур перевірки дотримання основних вимог із питань безпеки, здоров'я, технічної сумісності, надійності, доступності та впливу на навколишнє середовище;
- застосування єдиної процедури для експлуатації поїздів по одній інфраструктурі;
- пошук необхідного рівня технічної сумісності, достатньої для експлуатації та руху різних типів рухомого складу;
- пошук рівня технічної узгодженості для поступового переходу внутрішнього ринку на обладнання, послуги й конструкції для оновлення, модернізації та безпечної експлуатації залізничної мережі.

Для реалізації Директиви 96/48/ЄС, що регулює інтероперабельність залізничної високошвидкісної мережі, Європейською асоціацією з експлуатаційної сумісності залізничного транспорту розроблено проект технічних вимог із сумісності, а саме Технічні специфікації інтероперабельності, які включають технічні рішення, що забезпечують основні вимоги до

інтероперабельності системи залізничного транспорту.

Директива 2001/16/ЄС, як і вищевказана директива, визначає загальні для Європейського Союзу процедури з підготовки та прийняття Технічної специфікації інтероперабельності. Вона вимагає прийняття першої групи основних умов Технічної специфікації інтероперабельності для таких напрямків:

- обладнання для контролю, управління і сигналізації;
- використання телематики для вантажних перевезень;
- управління процесом перевезення, у тому числі підготовку висококваліфікованих працівників для здійснення міжнародних перевезень;
- зниження шумових ефектів від процесу пересування рухомого складу і від інфраструктури.

Основною метою Директиви 2004/50/ЄС є створення умов, які мають бути обов'язково виконані для досягнення інтероперабельності залізничних галузей, що розміщуються на території Європейського Союзу. Ці умови стосуються проектування, будівництва, введення в експлуатацію, модернізації, заміни, експлуатації та технічного обслуговування елементів систем, які будуть здані в експлуатацію, а також містять вимоги щодо кваліфікації, здоров'я і безпеки персоналу, який буде працювати в цій системі.

Слід зауважити, що Європейський Союз найбільшу увагу приділяє посиленню ролі залізничного транспорту та переорієнтації вантажопотоків

з автомобільного транспорту на інші екологічно безпечніші види перевезень. На відміну від ЄС, де частка вантажних перевезень залізничним транспортом становить приблизно 8%, в Україні залізницею перевозиться майже 60% вантажів. Основними чинниками розвитку залізничного транспорту ЄС вважає питання управління інфраструктурою, гарантування недискримінаційних умов доступу до залізничних мереж, лібералізації залізничних вантажних перевезень, ліцензування залізничних підприємств тощо.

Протягом останніх років деякими державами проведено реструктуризацію залізничного транспорту з метою підвищення конкурентоздатності транспортної системи країни в цілому.

Реформування залізниць світу триває, і до нього залучається все більше країн. Незважаючи на схожість проблем залізниць та основної мети реформ, державами було обрано різні підходи.

Щодо України, то тут залізничний транспорт на тривалу перспективу залишиться основним перевізником вантажів та пасажирів. У законодавстві нашої країни встановлені базові принципи управління залізничною галуззю. Україна веде досить активну політику щодо участі в міжнародних організаціях із залізничного транспорту та приєднання до відповідних конвенцій й угод а також є стороною основних конвенцій та угод у галузі залізничного транспорту, у тому числі і ЄС.

Тому для України пріоритетом перш за все повинно стати не тільки

придбання необхідної кількості одиниць рухомого складу, переважно нового покоління, що відповідає європейським технічним нормам щодо залізничного транспорту, а й належна інтероперабельність інфраструктури в цілому.

Базові напрямки реформ із залізничного транспорту прописані в «Білій книзі ЄС», яка видана в 1996 році. У ній визначено основні положення щодо трансформації залізниць Європи, зокрема:

- відмова від перехресного субсидування пасажирських перевезень;
- вільний доступ до інфраструктури та запровадження конкуренції в тимчасово монопольний сектор тощо.

Реформування системи залізничного транспорту сьогодні є першим кроком на шляху інституційної адаптації залізничного транспорту України до стандартів ЄС, а також застосування прозорих ринкових

механізмів. У першу чергу реформування вимагає якісного вдосконалення законодавчої бази й організаційної структури, для чого необхідний системний та комплексний підхід.

ВИСНОВКИ. Україною на сьогодні вживаються всі можливі заходи для реалізації та імплементації директив Європейського Союзу, зокрема Кабінетом Міністрів України прийнято розпорядження від 17.09.2014 року № 847-р «Про імплементацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони», у якому визначено перелік директив Європейського Союзу, що потрібно імплемувати до законодавства України, та встановлені строки такої імплементації. 

*Надійшло до редакції
25.11.2014 р.*



АННОТАЦІЯ. Интероперабельность железнодорожного транспорта Европейского Союза определяется как способ обеспечения движения в любом направлении сети железных дорог. Иными словами, это те усилия, которые направлены на то, чтобы сделать возможной эксплуатацию всех возможных технических систем железных дорог, существующих на Европейском континенте.

Реформирование системы железнодорожного транспорта сегодня является первым шагом на пути институциональной адаптации железнодорожного транспорта Украины к стандартам ЕС, а также применение прозрачных рыночных механизмов. В первую очередь реформирование требует качественного совершенствования законодательной базы и организационной структуры, для чего необходим системный и комплексный подход.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: интероперабельность, международное право, международный стандарт, техническое переоснащение.

ANNOTATION. Interoperability for rail transport of the European Union is determined as a way to provide movement in any direction of the railway network. In other words, it is the efforts aimed at ensuring, that allow for the exploitation of all possible technical systems of European railways.

Reform of the rail transport today is the first step towards institutional adaptation railway transport of Ukraine to EU standards, and the use of transparent market mechanisms. The first reform requires quality improvement of the legal framework and organizational structure, which requires a systematic and comprehensive approach.

KEYWORDS: interoperability, international law, international standards, technical re-equipment.