

АНОТАЦІЯ

до кваліфікаційної (магістерської) роботи на тему «Імплементация нормативних документів з безпеки руху ЄС в АТ «Українська залізниця» студента освітньо-професійної програми «Транспортні технології (на залізничному транспорті)» за освітнім ступенем «Магістр» **Назара ДИМКОВИЧА**

Функціонування залізничного транспорту як складної техногенної системи повинно в першу чергу забезпечувати безпеку руху при якісних та швидких перевезеннях вантажів і пасажирів територією нашої держави та залізницями Європейського Союзу. Наявність дієвої національної нормативно-правової бази з безпеки руху, з урахуванням вимог європейського законодавства, є надзвичайно важливим фактором для ефективної роботи залізничної галузі. Для України цей фактор посилюється необхідністю імплементації Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, а також необхідністю переходу на європейську ширину колії 1435мм. В роботі розглядатимуться основні нормативно-правові документи з безпеки руху України та Європейського Союзу.

Діюча система управління безпекою руху (СУБР) в умовах реформування залізничної галузі потребує суттєвого коригування, зокрема впровадження нових інформаційних технологій, які відповідатимуть сучасному розвитку транспортної галузі в ЄС та забезпечуватимуть високий рівень надійності та безпеки залізничного транспорту. Тому розробка і впровадження в практику сучасних способів підвищення рівня безпеки, в тому числі механізму підвищення якості перевезень відповідно до міжнародних норм та стандартів відносяться до числа актуальних напрямків досліджень на сучасному етапі реформування залізничного транспорту України.

Актуальність дослідження обумовлена необхідністю вдосконалення існуючих методів аналізу стану об'єктів залізничного транспорту, які орієнтовані на усунення вже наявних дефектів, з метою розвитку процесу прогнозування безпеки руху, що забезпечуватиме ефективну систематизацію даних стосовно поточного стану об'єктів залізничної мережі, а також аналіз ризиків задля підвищення рівня безпеки та надійності залізничного транспорту України, а також оптимізації перевізного процесу.

Забезпечення безпеки руху поїздів залишається одним з головних аспектів стійкої та надійної роботи залізничної галузі. Безпека руху залізничного транспорту – стан процесу (системи) руху залізничного рухомого складу, самого залізничного рухомого складу та об'єктів залізничної інфраструктури під час їх експлуатації, при якому ризик виникнення транспортних подій та їх наслідків не перевищує гранично допустимий рівень, забезпечується захищеність життя і здоров'я громадян, навколишнього природного середовища, майна фізичних/ юридичних осіб від наслідків

таких подій.

Так з метою впровадження системи управління безпекою руху та маневрової роботи з 24.12.2020 діє наказ Міністерства інфраструктури України № 842 «Про затвердження Положення про систему управління безпекою руху на залізничному транспорті». Система управління безпекою руху (далі – СУБР) – це документально зафіксована та затверджена керівництвом підприємства сукупність методів, підходів до організації та заходів, які підприємство застосовує для забезпечення безпеки руху.

Головні завдання СУБР – це своєчасне виявлення небезпечних факторів або загроз, оцінювання ступеня ризику та здійснення заходів щодо зниження ризику завдання шкоди здоров'ю людей, навколишньому природному середовищу та матеріальних збитків.

Реалізація наказу № 842 має на меті знизити рівень аварійності, дати можливість суб'єктам господарювання зекономити кошти на ремонті рухомого складу, виплатах компенсації за шкоду навколишньому середовищу та втрачений вантаж, отже сприяє підвищенню рівня безпеки руху та перевезень на залізничному транспорті.

Сьогодні одним із засобів створення єдиного простору між Україною та Європейським Союзом є гармонізація українського законодавства з європейським, яка є ключовою у здійсненні інтеграції та розвитку співпраці з ЄС. Гармонізація – це процес приведення законодавства України у відповідність до правових систем провідних міжнародних організацій Європи, що ґрунтується на зближенні законодавства різних держав.

Співробітництво України та ЄС у сфері транспорту регламентується Угодою про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами та має на меті сприяння розвитку стабільних транспортних систем, здійсненню ефективних і безпечних транспортних перевезень, а також інтермодальності й оперативної сумісності транспортних систем. Угода про асоціацію – це надбання європейської інтеграції у політичній, правовій і економічній сферах, побудоване на європейських спільних цінностях, тобто це комплекс прав і обов'язків держав-членів ЄС, які вони зобов'язані поділяти і дотримуватись.

Імплементацию і застосування Угоди про асоціацію в правовій системі України визначає національне законодавство. Стаття 9 Конституції України передбачає, що міжнародні договори, визначені парламентом як обов'язкові, є частиною законодавства. Отже, після ратифікації Верховною Радою, Угода про асоціацію стала невід'ємною частиною правової системи України та має пріоритет у разі конфлікту з національним законодавством.

У контексті гармонізації національного законодавства розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р схвалено Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року, основним завданням якої є адаптація національного законодавства до законодавства ЄС, що сприятиме лібералізації та взаємному доступу на ринки України та ЄС.

Серед найбільш впливових міжнародних організацій можемо виділити Міжурядову організацію з міжнародних перевезень залізницею (ОТІФ) із штаб-квартирою у Берні (Швейцарія) та Організацію співробітництва залізниць (ОСЗ), установчий орган якої розміщений у Варшаві (Польща).

На території Євразії існує три зони застосування залізничного права для вантажних перевезень. Перша зона охоплює всі країни, які є членами ОТІФ; друга – країни, в яких застосовуються положення ОСЗ, третя зона, до якої належить Україна, – країни, які є одночасно членами ОСЗ та ОТІФ. Важливим є спрощення перевезення вантажів між Європою та Азією, а також ефективне використання транспортної інфраструктури за рахунок зближення двох видів чинного транспортного права.

В роботі коротко проаналізовано діяльність ОТІФ, ОСЗ, Міжнародного союзу залізниць (UIC) та Європейського Залізничного Агентства (ERA).

ОТІФ працює з 1985 року, Україна вступила до неї у 1997 році. Мета - розроблення юридичних норм, що встановлюють єдиний (уніфікований, однаковий для різних країн) правовий порядок міжнародних залізничних перевезень пасажирів, багажу і вантажів, а саме:

- 1) встановлення єдиного правопорядку в правових актах;
- 2) сприяння подоланню ускладнень перетинання кордонів при міжнародному залізничному сполученні;
- 3) сприяння технічній гармонізації шляхом затвердження технічних стандартів і прийняття єдиних технічних приписів та встановлення єдиної процедури з технічного допуску залізничного обладнання для використання в міжнародному сполученні;
- 4) слідкування за дотриманням усіх правил і рекомендацій, прийнятих ОТІФ.

ОСЗ створено в 1956 році в Софії (Болгарія). Основні напрямки діяльності: співробітництво при здійсненні міжнародних залізничних перевезень між країнами Європи і Азії; формування узгодженої транспортної політики міжнародних залізничних перевезень; удосконалення міжнародного транспортного права, ведення правових документів, пов'язаних з перевезеннями; розроблення заходів щодо підвищення конкурентоспроможності залізниць у порівнянні з іншими видами транспорту; співробітництво з міжнародними організаціями у сфері експлуатації залізниць та технічних питаннях щодо розвитку міжнародних залізничних перевезень, включаючи

комбіновані перевезення.

UIC засновано 17.10.1922 року у Парижі (Франція). Укрзалізниця стала 47-м активним (дійсним) його членом 10.06.1992. Основна мета UIC - сприяння розвитку залізничного транспорту на світовому рівні, зокрема, з питань мобільності та сумісності шляхом розробки міжнародних технічних рішень, обміну найкращими практиками, розвитку нового бізнесу та нових сфер діяльності, підвищення технічної, екологічної ефективності залізничного транспорту, конкурентоспроможності, зниження витрат тощо. У 1995 році опубліковано створений UIC тримовний тезаурус залізничних термінів, розроблено список стандартних вимог стосовно контейнерних перевезень і перевезень інших вантажів залізничним транспортом, системи класифікації для різних видів залізничного транспорту. Також союз займається розвитком євразійських транспортних коридорів, розробляє єдині технічні стандарти залізниць.

ERA створене в квітні 2004 року, його діяльність спрямована на надання технічної допомоги державам-членам ЄС задля сприяння створенню Європейського залізничного простору без кордонів. ERA встановлює стандарти для європейських залізниць в регламенті «Технічні специфікації взаємодії», розглядає і контролює виконання державами-членами директив. Між Мінінфраструктури України та ERA 09.08.2024 підписано Меморандум, яким передбачено інтеграцію Укрзалізниці до єдиного європейського залізничного простору, співпрацю у сфері технічної гармонізації залізничних систем ЄС та України. Також домовленості включають експертну та технічну підтримку в питаннях гармонізації стандартів та нормативно-правових актів у сфері безпеки на залізничному транспорті, інтероперабельності (операційної сумісності) залізниць.

Тісна взаємодія України і ЄС, а також співробітництво в рамках транспортного розвитку зумовлюють поглиблене вивчення аспектів транспортної політики ЄС, зокрема і у сфері безпеки залізничних перевезень. Директива 2008/57/ЄС встановлює умови досягнення інтероперабельності залізничної системи Співтовариства за умов дотримання положень Директиви 2004/49/ЄС. Також її положеннями встановлено, що сфера дії технічних специфікацій інтероперабельності (далі – TSI) має бути розширена на всю залізничну систему, включаючи доступ до терміналів та головних портових споруд без шкоди застосуванню TSI.

Директива 2004/49/ЄС направлена на реорганізацію та об'єднання відповідних законодавчих положень Співтовариства стосовно безпеки на залізниці. Її мета - забезпечення розвитку та поліпшення безпеки на залізничних шляхах та покращення доступу до ринків залізничних послуг шляхом: гармонізації нормативних структур в державах-членах; визначення обов'язків учасників; розробки загальних критеріїв

безпеки та загальних методів забезпечення безпеки з метою подальшої гармонізації національних правил; створення у кожній державі-члені органу з питань безпеки (залізничного транспорту) та органу з розслідування аварій та інцидентів; визначення загальних принципів управління, регулювання та контролю за безпекою на залізниці.

Директива врегульовує вимоги щодо безпеки системи в цілому, включаючи управління безпекою інфраструктури та умовами руху. Загальні критерії безпеки та загальні методи забезпечення безпеки повинні вводитися поступово, в кожній державі-члені необхідно створити національний орган влади для регулювання та контролю за рівнем безпеки на залізниці.

Директивою 2004/49/ЄС встановлено вимоги до системи управління безпекою, яка має бути документально зафіксована по всіх суттєвих частинах, описувати розподіл відповідальності в межах залізничного підприємства, а також відображати, яким чином забезпечується контроль на різних рівнях, як задіяний персонал на усіх рівнях та як забезпечується її безперервне удосконалення.

Проведений аналіз нормативних документів з безпеки руху поїздів в ЄС, а також аналіз структури та функцій міжнародних організацій, які діють в галузі залізничного транспорту, є необхідною передумовою подальших досліджень.

Інтенсивна діяльність залізниці створює потенційні ризики виникнення аварій та нещасних випадків, і це вимагає врахування всіх транспортних ризиків, оскільки ймовірність збільшення шкоди та збитків від надзвичайних подій постійно зростає. Під ризиком на залізниці розуміється ймовірність втрат, збитків у процесі перевезень, це подія, яка призводить до негативних наслідків у майбутньому і наслідком її реалізації є збиток. Градація всіх можливих транспортних подій на залізницях відбувається по тяжкості наслідків, виражених у натуральних величинах втрат (кількості загиблих, списаних одиницях рухомого складу, обсягах ремонту). Кінцевим результатом будь-якого порушення руху залізничного транспорту є фінансові витрати на ліквідацію його наслідків.

Також в роботі розглянуті питання охорони праці та навколишнього середовища. А саме особливості умов праці працівників залізничної галузі та негативний вплив роботи залізничного транспорту на стан довкілля.

Для реалізації євроінтеграційних спрямувань залізничному транспорту України доведеться пройти довгий та непростий шлях. Після звільнення тимчасово окупованих територій Україні необхідно буде не тільки відновлювати зруйновану війною залізничну інфраструктуру, а й забезпечувати її трансформацію у сучасну, передову, інноваційну, інтегровану у європейську транспортну систему.

«Імплементация нормативних документів з безпеки руху ЄС в АТ «Українська залізниця»



Підготував
студент групи 2-ТТ маг
Димкович Назар

Науковий керівник
д.т.н., проф. Самсонкін В.М.

Опис діяльності бази практики вантажної станції Святошин

Основне призначенням станції - приймання, обробка і відправлення транзитних поїздів, формування та розформування дільничних і збірних поїздів, виконання операцій з технічного обслуговування рухомого складу, обслуговування вантажовласників та пасажирів.

За характером роботи це вантажна станція 2-го класу, розташована на дільниці Київ – Тетерів. До станції прилягають такі перегони:

– у непарному напрямку: Святошин – Біличі, двоколіїний, одностороннє автоматичне блокування, обладнаний тимчасовими пристроями СЦБ для двостороннього руху за сигналами АЛСН в неправильному напрямку;

– у парному напрямку: Святошин – Борщагівка (двоколіїний), одностороннє автоматичне блокування; Святошин – Борщагівка (одноколіїний), двостороннє автоматичне блокування.

Всі прилеглі напрямки електрифіковані.

Станція обладнана електричною централізацією управління стрілок та сигналів. Керівництво стрілками та сигналами проводиться з одного поста ЕЦ.

Рух пасажирських, прискорених пасажирських, приміських і вантажних поїздів на дільниці здійснюється електротягою. В наявності є пасажирські та вантажні пристрої: одна висока вантажна платформа (біля 8-ї колії), одна низька пасажирська платформа (вздовж 3-ї колії), одна висока пасажирська платформа (між I та II головними коліями), одна висока пасажирська платформа (вздовж 4-ї колії), одна висока пасажирська платформа (між I та II головними коліями).

Маневрова робота на станції виконується одним маневровим локомотивом серії ЧМЕ-3, який працює цілодобово. Станція також обладнана маршрутно-релейною централізацією стрілочних переводів і сигналів блочного типу.

Оперативне планування роботи станції виконується на добу, зміну і по 4-6 годинних періодах під час зміни.

У додатках А, Б, В, Г наведено узагальнену технічну та експлуатаційну характеристики вантажної станції Святошин.



Загальна характеристика нормативно-правової бази України з безпеки руху поїздів

Забезпечення безпеки руху поїздів було і залишається одним з головних аспектів стійкої та надійної роботи залізничної галузі. Безпека руху залізничного транспорту – стан процесу (системи) руху залізничного рухомого складу, самого залізничного рухомого складу та об'єктів залізничної інфраструктури під час їх експлуатації, при якому ризик виникнення залізничних транспортних подій та їх наслідків не перевищує гранично допустимого рівня, забезпечується захищеність життя і здоров'я громадян, навколишнього природного середовища, майна фізичних/ юридичних осіб від наслідків таких подій.

Основні нормативно-правові акти з безпеки руху поїздів:

Закон України «Про залізничний транспорт»;

Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року;

наказ Міністерства інфраструктури України від 24.12.2020 № 842 «Про затвердження Положення про систему управління безпекою руху на залізничному транспорті», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 19.03.2021 за № 351/35973.

Також потребують безумовного виконання діючі на залізничному транспорті правила та інструкції, серед яких: Правила технічної експлуатації залізниць України, Інструкція з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України, Інструкція з сигналізації на залізницях України та цілої низки нормативних документів і положень, тощо.

Відповідно до Закону України «Про залізничний транспорт» безпека руху поїздів – це комплекс організаційних і технічних заходів, спрямованих на забезпечення безаварійної роботи та утримання в постійній справності залізничних споруд, колій, рухомого складу, обладнання, механізмів і пристроїв.

Нормативно-
правова
база



Положення про систему управління безпекою руху на залізничному транспорті (наказ Мінінфраструктури від 24.12.2020 № 842)

Наказ № 842 розроблено з метою впровадження системи управління безпекою руху та маневрової роботи. Положення про систему управління безпекою руху на залізничному транспорті, затверджене наказом № 842, визначає структуру і функціонування системи управління безпекою руху (далі – СУБР) на залізничному транспорті України.

СУБР – це документально зафіксована та затверджена керівництвом підприємства сукупність методів, підходів до організації та заходів, які підприємство застосовує для забезпечення безпеки руху.

Головні завдання СУБР – це своєчасне виявлення небезпечних факторів або загроз, оцінювання ступеня ризику та здійснення заходів щодо зниження ризику завдання шкоди здоров'ю людей, навколишньому природному середовищу та матеріальних збитків.

Дія наказу поширюється на підприємства залізничного транспорту, які здійснюють перевезення пасажирів та / або навантаження, перевантаження, розвантаження перевезення вантажів залізничним транспортом. На його підставі підприємства розробляють та впроваджують власні СУБР.

Реалізація наказу має на меті знизити рівень аварійності, дати можливість суб'єктам господарювання зекономити кошти на ремонті рухомого складу, виплатах компенсації за шкоду навколишньому середовищу та втрачений вантаж, отже сприяє підвищенню рівня безпеки руху та перевезень на залізничному транспорті.

Запровадження сучасних та ефективних СУБР та маневрової роботи на залізничному транспорті крім попередження транспортних подій дозволило суб'єктам господарювання заощадити витрати на ремонт рухомого складу, компенсації за шкоду навколишньому середовищу та втрачений вантаж, а також підвищити якість надання послуг та бути конкурентними як на вітчизняному так і на європейському ринках.

Документи, які направлені на гармонізацію в Україні діючих в ЄС стандартів та політик

Сьогодні важливим є створення єдиного простору між Україною та Європейським Союзом. Один із засобів - гармонізація українського законодавства з європейським, яка відіграє ключову роль у здійсненні інтеграції та розвитку співпраці з ЄС.

Гармонізація – це процес приведення законодавства України у відповідність до правових систем провідних міжнародних організацій Європи, що не має на увазі одноманітності, а ґрунтується на зближенні законодавства різних держав.

Співробітництво України та ЄС у сфері транспорту регламентується Угодою про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами та має на меті сприяння розвитку стабільних транспортних систем, здійсненню ефективних і безпечних транспортних перевезень, а також інтермодальності й оперативної сумісності транспортних систем. Угода про асоціацію – це надбання європейської інтеграції у політичній, правовій і економічній сферах, побудоване на європейських спільних цінностях. У політичному і правовому значенні – це комплекс прав і обов'язків держав-членів ЄС, які вони зобов'язані поділяти і дотримуватись.

Імплементация і застосування Угоди про асоціацію в правовій системі України визначає національне конституційне законодавство. Стаття 9 Конституції України передбачає, що міжнародні договори, визначені парламентом як обов'язкові, стають частиною законодавства. Отже, після ратифікації Верховною Радою, Угода про асоціацію стала невід'ємною частиною правової системи України та має пріоритет у разі конфлікту з національним законодавством (за винятком Конституції України).

У контексті гармонізації національного законодавства розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р схвалено Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року, основним завданням якої є адаптація національного законодавства до законодавства ЄС, що сприятиме лібералізації та взаємному доступу на ринки України та ЄС.

Внаслідок процесу гармонізації законодавства України з правом ЄС, транспортна система України повинна отримати більш широкі повноваження щодо регулювання внутрішніх питань її функціонування, що сприятиме підвищенню конкурентної спроможності українських транспортних підприємств та залученню іноземних інвестицій.

Міжнародні організації транспортної діяльності з питань залізниць



На сьогодні найбільш впливовими міжнародними організаціями є:

- Міжурядова організація з міжнародних перевезень залізницею (ОТІФ) із штаб-квартирою у Берні (Швейцарія);
- Організація співробітництва залізниць (ОСЗ), установчий орган якої розміщений у Варшаві (Польща).

На території Євразії існує три зони застосування залізничного права для вантажних перевезень. Перша зона охоплює всі країни, які є членами ОТІФ; друга зона – країни, в яких застосовуються положення ОСЗ, третя зона, до якої належить Україна, – країни, які є одночасно членами ОСЗ та ОТІФ. Важливим є спрощення перевезення вантажів між Європою та Азією, а також ефективне використання транспортної інфраструктури за рахунок зближення двох видів чинного транспортного права.

Міжурядова організація з міжнародних перевезень залізницею (ОТІФ) працює з травня 1985 року. Її мета - розроблення юридичних норм, що встановлюють єдиний (уніфікований, однаковий для різних країн) правовий порядок міжнародних залізничних перевезень пасажирів, багажу і вантажів, а саме:

- 1) встановлення єдиного правопорядку в правових актах;
- 2) сприяння подоланню ускладнень щодо перетинання кордонів при міжнародному залізничному сполученні;
- 3) сприяння технічній гармонізації шляхом затвердження технічних стандартів і прийняття єдиних технічних приписів та встановлення єдиної процедури з технічного допуску залізничного обладнання, призначеного для використання в міжнародному сполученні;
- 4) слідкування за дотриманням усіх правил і рекомендацій, прийнятих у рамках ОТІФ.

У 1997 році Україна вступила до ОТІФ.

Організація співробітництва залізниць (ОСЗ) створена в 1956 році в Софії (Болгарія). Основні напрямки діяльності :

- співробітництво при здійсненні міжнародних залізничних перевезень між країнами Європи і Азії;
- формування узгодженої транспортної політики в галузі міжнародних залізничних перевезень, розроблення стратегії діяльності залізничного транспорту і стратегії діяльності ОСЗ;
- удосконалення міжнародного транспортного права, ведення справ щодо правових документів, пов'язаних з міжнародними пасажирськими і вантажними перевезеннями;
- співробітництво з вирішення проблем, пов'язаних з економічними, інформаційними, науково-технічними та екологічними аспектами залізничного транспорту;
- розроблення заходів щодо підвищення конкурентоспроможності залізниць у порівнянні з іншими видами транспорту;
- співробітництво у сфері експлуатації залізниць і технічних питаннях, пов'язаних з подальшим розвитком міжнародних залізничних перевезень;
- співробітництво з міжнародними організаціями, що займаються питаннями залізничного транспорту, включаючи комбіновані перевезення.

Міжнародні організації транспортної діяльності з питань залізниць

Міжнародний союз залізниць (UIC) – це всесвітня асоціація торговельно-економічного співробітництва між основними суб'єктами міжнародного залізничного сектора, заснована 17.10.1922 року у Парижі (Франція).

Основна мета - сприяння розвитку залізничного транспорту на світовому рівні, зокрема, з питань мобільності та сталого розвитку, сумісності залізничного транспорту шляхом розробки міжнародних технічних рішень, обміну найкращими практиками, розвитку нового бізнесу та нових сфер діяльності, підвищення технічної та екологічної ефективності залізничного транспорту, підвищення конкурентоспроможності, зниження витрат тощо.

Одним з напрямків діяльності UIC є впровадження єдиної термінології в галузі залізничного транспорту. Нею створено тримовний тезаурус залізничних термінів, опублікований у 1995 році, розроблено список стандартних вимог стосовно контейнерних перевезень і перевезень інших вантажів залізничним транспортом, та системи класифікації для різних видів залізничного транспорту.

Також союз займається розвитком євразійських транспортних коридорів, розробляє єдині технічні стандарти залізниць.

У його складі понад 200 членів з країн Європи, Африки, Азії, Північної Америки, Південної Америки та Близького Сходу. Укрзалізниця стала 47-м активним (дійсним) його членом 10.06.1992. Співробітництво Укрзалізниці в рамках UIC має перспективу у питаннях реструктуризації залізниць, організації відносин між залізничними підприємствами і державою, пристосування залізничного транспорту України до технічних і технологічних норм, що діють на залізницях Європи.

Європейське Залізничне Агентство (ERA) – одне з агентств ЄС, створене в квітні 2004 року, штаб-квартира – м. Валансьєнн, Франція. Його діяльність спрямована на надання технічної допомоги державам-членам ЄС задля сприяння створенню Європейського залізничного простору без кордонів. ERA встановлює стандарти для європейських залізниць в регламенті «Технічні специфікації взаємодії», розглядає і контролює виконання державами-членами директив.

До ERA входять 28 держав-членів ЄС і Норвегія. Між Мінінфраструктури та ERA 09.08.2024 підписано Меморандум, положеннями якого передбачена інтеграція Укрзалізниці до єдиного європейського залізничного простору, співпраця у сфері технічної гармонізації залізничних систем ЄС та України. Також домовленості включають експертну та технічну підтримку в питаннях гармонізації стандартів та нормативно-правових актів у сфері безпеки на залізничному транспорті, інтероперабельності (операційної сумісності) залізниць.



Політика ЄС в сфері безпеки залізничних перевезень

Транспортна політика ЄС ґрунтується на принципах лібералізації і гармонізації.

З одного боку, вона знімає обмеження для різних видів транспорту, що існують між країнами. З іншого боку, встановлює єдині правила діяльності на ринку, що стосуються професійної кваліфікації, безпеки, соціального забезпечення і зобов'язань перед державою. Європейська транспортна політика позначила ряд стандартів, таких як: поліпшення умов роботи, підвищення безпеки, а також зміцнення прав пасажирів.

Основними вимогами в області залізничного транспорту визначено:

- незалежність залізниць від держави;
- відділення управління інфраструктурою від перевізної діяльності;
- допуск залізничних компаній до інфраструктури для надання міжнародних послуг.

Здійснення транспортних послуг – предмет особливого контролю ЄС, оскільки будучи різновидом феномену служб загального економічного інтересу, транспорт підлягає особливому правовому режиму. Відповідно, більшість заходів пов'язані з вирішенням проблем розвитку транспорту за межами ЄС. Відкриття ринків транспортних послуг, продуктів і інвестицій в третіх країнах є пріоритетним напрямком роботи. Передбачається прийняття гнучких стратегій, що забезпечуватимуть ЄС роль суб'єкта нормотворення в транспортній галузі.

Випуск «Білих книг» – характерне явище у законотворчій діяльності ЄС, що стосується транспортної галузі. Білі книги не є законодавчими актами, проте вони окреслюють напрямки діяльності для інститутів та інших законодавчих органів ЄС на довгострокову перспективу. Стосовно залізничного транспорту визначено такі цілі:

- до 2030 року 30% від об'єму вантажних перевезень на відстані більше 300 км має бути перерозподілено на інші види транспорту, включаючи залізничний та водний;
- до 2050 року повинно бути завершено створення загальноєвропейської мережі високошвидкісних залізниць;
- до 2050 року більшість пасажирських перевезень на середні відстані повинні виконуватись залізничним транспортом.

Тісна взаємодія України і ЄС, а також співробітництво в рамках транспортного розвитку нашої країни зумовлюють поглиблене вивчення аспектів транспортної політики ЄС, зокрема і у сфері безпеки залізничних перевезень.

Директива 2008/57/ЄС від 17.06.2008 про інтероперабельність залізничної системи в межах Співтовариства

Директива 2008/57/ЄС встановлює умови досягнення інтероперабельності залізничної системи Співтовариства за умов дотримання положень Директиви 2004/49/ЄС, які стосуються проектування, будівництва, початку експлуатації, оновлення, вдосконалення, експлуатації та обслуговування частин системи, а також професійних кваліфікацій та умов безпеки персоналу, що бере участь в експлуатації та обслуговуванні.

Досягнення мети Директиви має привести до встановлення оптимального рівня технічної гармонізації та зробити можливим таке:

- а) спростити, вдосконалити та розвинути послуги міжнародного залізничного транспорту в межах Європейського Союзу та з третіми країнами;
- б) сприяти прогресивному становленню внутрішнього ринку обладнання та послуг для будівництва, оновлення, вдосконалення та експлуатації залізничної системи в межах Співтовариства;
- в) сприяти інтероперабельності залізничної системи в межах Співтовариства.

Також положеннями Директиви 2008/57/ЄС встановлено, що сфера дії технічних специфікацій інтероперабельності (далі – TSI) повинна бути прогресивно розширена на всю залізничну систему, включаючи доступ до терміналів та головних портових споруд, що обслуговують чи потенційно обслуговують більше одного користувача, без шкоди застосуванню TSI.

Директива 2008/57/ЄС встановлює положення для кожної підсистеми, складових інтероперабельності, кооперації, процедур та умов загальної сумісності залізничної системи, необхідних для досягнення інтероперабельності.

Директива 2004/49/ЄС від 29.04.2004 про безпеку залізниць у Співтоваристві

Директива 2004/49/ЄС направлена на реорганізацію та об'єднання відповідних законодавчих положень Співтовариства стосовно безпеки на залізниці. Її мета - забезпечення розвитку та поліпшення безпеки на залізничних шляхах та покращення доступу до ринків залізничних послуг шляхом:

- а) гармонізації нормативних структур в державах-членах;
- б) визначення обов'язків учасників;
- в) розробки загальних критеріїв безпеки та загальних методів забезпечення безпеки з метою подальшої гармонізації національних правил;
- г) вимоги створення у кожній державі-члені органу з питань безпеки (залізничного транспорту) та органу з розслідування аварій та інцидентів;

д) визначення загальних принципів управління, регулювання та контролю за безпекою на залізниці.
Директива врегульовує вимоги щодо безпеки системи в цілому, включаючи управління безпекою інфраструктури та умовами руху, а також взаємодію між підприємствами залізничного транспорту та менеджерами інфраструктури.

Важливим є здійснення гармонізації змісту правил безпеки, сертифікації безпеки залізничних підприємств, завдань та ролей органів, відповідальних за безпеку та розслідування аварій.

Директивою встановлено, що загальні критерії безпеки та загальні методи забезпечення безпеки повинні вводитися поступово, в кожній державі-члені необхідно створити національний орган влади для регулювання та контролю за рівнем безпеки на залізниці.

Система управління безпекою має відповідати вимогам та забезпечувати контроль всіх ризиків, пов'язаних із діяльністю менеджера інфраструктури або залізничного підприємства (постачання технічного обслуговування, матеріалів та використання підрядників).

Директивою 2004/49/ЄС встановлено вимоги до системи управління безпекою, яка має бути документально зафіксована по всіх суттєвих частинах, описувати розподіл відповідальності в межах залізничного підприємства, а також відображати, яким чином забезпечується контроль на різних рівнях, як задіяний персонал на усіх рівнях та як забезпечується її безперервне удосконалення.

Підґрунття до економічних втрат від транспортних подій

Інтенсивна діяльність залізниці створює потенційні ризики виникнення аварій та нещасних випадків, і це вимагає ефективного використання всіх ресурсів і врахування всіх транспортних ризиків, оскільки ймовірність збільшення шкоди та збитків від надзвичайних подій постійно зростає. Безпека руху поїздів - основна умова експлуатації залізниці, перевезень пасажирів і вантажів. Всі організаційні та технічні заходи на залізничному транспорті мають відповідати вимогам безпечного й безперебійного руху поїздів.

Під ризиком на залізничному транспорті розуміється ймовірність втрат, збитків у процесі перевезень, за своєю сутністю – це подія, яка призводить до негативних наслідків у майбутньому і наслідком реалізації ризику є збиток.

Функціонування залізничного транспорту супроводжується впливом природних, соціальних, технічних явищ і процесів, а також дією зовнішніх суб'єктів або безпосередньо залізничного транспорту, які призводять до випадків пошкодження, часткового або повного знищення рухомого складу, вантажу, майна фізичних і юридичних осіб та інших майнових об'єктів, часткової або повної втрати працездатності, смерті пасажирів, працівників залізниці та третіх осіб, завдання шкоди навколишньому середовищу.

Аналіз нормативно-правової бази свідчить, що градація всіх можливих транспортних подій на залізницях відбувається по тяжкості наслідків, виражених у натуральних величинах втрат (кількості загиблих, зокрема списаних одиниць рухомого складу, обсягах ремонту).

Кінцевим результатом будь-якого порушення руху залізничного транспорту є фінансові витрати на ліквідацію його наслідків.



Охорона праці та захист навколишнього середовища

Охорона праці – це система правових, соціально-економічних, організаційно-технічних, санітарно-гігієнічних і лікувально-профілактичних заходів та засобів, спрямованих на збереження життя, здоров'я і працездатності людини у процесі її трудової діяльності. Виробничий процес на залізничному транспорті є динамічним, підпадає під вплив численних, часто випадкових факторів, які складно врахувати.

Цілий ряд професій залізничного транспорту виконує свої обов'язки в безпосередній близькості від рухомого складу, який вже в русі чи готовий до руху. Умови праці ускладнені тим, що залізниці працюють цілодобово в будь-яку годину, пору року, при будь-якій негоді. Наявність небезпечних і шкідливих виробничих факторів вимагає забезпечення охорони праці на всіх рівнях взаємодії працівників та технічних засобів.

Розвиток та успішне функціонування залізниць залежить від стану природних комплексів, достатньої кількості природних ресурсів, розвитку інфраструктури та соціально-економічного стану суспільства. При взаємодії з об'єктами залізничного транспорту стан навколишнього середовища залежить від:

- інфраструктури по будівництву залізниць,
- виробництва рухомого складу, виробничого устаткування і інших пристроїв,
- інтенсивності використання рухомого складу та інших об'єктів,
- результатів наукових досліджень і їх впровадження на підприємствах залізничної галузі.

Існуючий негативний вплив залізничного транспорту на довкілля включає в себе: порушення транспортною інфраструктурою стійкості природних ландшафтів шляхом розвитку ерозій і обвалів; забруднення атмосферного повітря відпрацьованими газами; зростання рівня забруднення землі нафтою, свинцем, продуктами видудання і осипання сипких вантажів (вугілля, руда, цемент).

ВИСНОВКИ

Згідно з Угодою про асоціацію Україна повинна привести своє законодавство в галузі залізничного транспорту до норм ЄС, які стосуються доступу до ринку та інфраструктури (пропускна здатність залізниць, розподіл між управлінням інфраструктурою та транспортними операціями, отримання ліцензій на діяльність залізничних підприємств), технічних умов та техніки безпеки (сертифікація працівників та транспорту, безпека залізниць).

Євроінтеграційні спрямування України у сфері залізничного транспорту можна поділити на такі напрямки:

- правові, тобто імплементація норм законодавства ЄС у вітчизняну нормативно-правову базу, у тому числі відомчого характеру;
- економічні, тобто можливість залучати кошти ЄС або його держав-членів для трансформації залізничного транспорту та його адаптації до норм та стандартів Співтовариства;
- техніко-технологічні, тобто приведення вітчизняних технічних та технологічних норм у сфері залізничного транспорту до стандартів ЄС;
- безпекові, тобто сумісність відповідних українських та європейських характеристик, а саме безпеки транспортних засобів, руху, та забезпечення національної безпеки з урахуванням розвинутої мережі залізничного транспорту.

Гармонізація законодавства України з нормами та стандартами ЄС вимагає комплексного підходу, що включає адаптацію національного законодавства до європейських правових норм, вдосконалення правозастосування, а також створення ефективних механізмів контролю та моніторингу.

Однією з вимог до гармонізації є необхідність забезпечення прозорості та послідовності у внесенні змін до законодавства, що дозволить уникнути правових колізій та забезпечити його узгодженість з правом ЄС. Важливо враховувати національні особливості правової системи України для забезпечення її ефективного функціонування в умовах інтеграції.

Імплементація нормативних документів з безпеки руху ЄС в українську залізничну галузь є не тільки інструментом правової інтеграції, а й важливим фактором соціально-економічного розвитку України, що сприятиме її стабільності та процвітання в умовах європейської спільноти.

Отже для реалізації галузевих та національних євроінтеграційних спрямувань залізничному транспорту України доведеться пройти довгий та непростий шлях. Після звільнення тимчасово окупованих територій України необхідно буде не тільки відновлювати зруйновану війною залізничну інфраструктуру, а й забезпечувати її трансформацію у сучасну, передову, інноваційну, інтегровану у європейську транспортну систему.



**Дякую
за увагу!**