**Роль Совета по железнодорожному транспорту в техническом регулировании и стандартизации на железнодорожном транспорте**

**Вилисов М.В.**

*Почему Совету по железнодорожному транспорту СНГ не удается унифицировать требования безопасности в сфере железнодорожного транспорта на «пространстве 1520».*

****

Совет по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества был создан для проведения гармонизированной политики в сфере железнодорожного транспорта на уровне СНГ в 1992 году. Правовой основой создания Совета послужило подписание главами правительств СНГ 14 февраля 1992 г. в Минске «Соглашения о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств», которым для координации работы железнодорожного транспорта на межгосударственном уровне и выработки согласованных принципов его деятельности учреждался Совет по железнодорожному транспорту, состоящий из глав администраций и органов управления железнодорожным транспортом, и исполнительный орган Совета.

Основной задачей учреждения данного органа было сохранение отработанной технологии полного и бесперебойного перевозочного процесса пассажиров и грузов, а также содействие в развитии интеграционных связей на пространстве СНГ. 20 марта 1992 г. решением Совета глав правительств государств - участников Содружества были утверждены «Положение о Совете по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества» и «Положение о Дирекции Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества» - его исполнительного органа.

В соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту основными задачами Совета являются координация работы железнодорожного транспорта на межгосударственном уровне и в железнодорожном сообщении с третьими странами, выработка согласованных условий и принципов работы железнодорожного транспорта для обеспечения функционирования и развития транспортно-экономических связей между государствами-участниками Содружества в рамках единого экономического пространства, принятие нормативных документов по кругу своей деятельности.

Совет выполняет следующие функции:

- согласовывает концепции об использовании вагонного и контейнерного парков и утверждает методики расчетов нормативов работы подвижного состава и контейнеров в межгосударственном сообщении; утверждает нормативные;

- согласовывает концепции об использовании вагонного и контейнерного парков и утверждает методики расчетов нормативов работы подвижного состава и контейнеров в межгосударственном сообщении;

- утверждает нормативные документы, регламентирующие организацию перевозочного процесса в межгосударственном сообщении и в сообщениях с третьими странами;

- утверждает нормативные документы по безопасности движения поездов и основы межгосударственных стандартов для обеспечения перевозочного процесса на единых принципах.

Совет вправе рассматривать и другие вопросы, возникающие при перевозках пассажиров, грузов и багажа в межгосударственном сообщении и в сообщениях с третьими странами.

В 2011 году утверждена Концепция стратегического развития железнодорожного транспорта государств-участников СНГ до 2020 года. В соответствии с ней одной из основных задач в сфере развития железнодорожного транспорта государств-участников СНГ является формирование согласованной политики в области технического регулирования, безопасности движения и защиты окружающей среды.

Основными направлениями сотрудничества железнодорожных администраций являются:

- взаимное согласование направлений развития железнодорожного транспорта в государствах-участниках СНГ;

- совместное решение основных технологических и технических вопросов организации перевозочного процесса;

- обеспечение надлежащего уровня безопасности движения;

- совершенствование технической базы;

- создание и развитие системы совместной эксплуатации грузовых вагонов различной формы собственности;

- совершенствование нормативно-правовой базы.

В целях реализации согласованной политики в области технического регулирования предусмотрены следующие мероприятия:

- применение единых технических регламентов и межгосударственных стандартов в области железнодорожного транспорта;

- создание единой системы подтверждения соответствия в области железнодорожной техники и объектов инфраструктуры, эксплуатируемых в межгосударственном сообщении;

- внедрение систем и устройств для повышения безопасности движения поездов и транспортной инфраструктуры.

Также в Концепции указывается на необходимость дальнейшей гармонизации законодательства государств-участников СНГ в сфере железнодорожного транспорта в целях обеспечения его интеграции в евроазиатскую транспортную систему, разработки и принятия в рамках СНГ рекомендательных (модельных) нормативных правовых актов в сфере железнодорожного транспорта.

Основной неразрешенной проблемой в сфере технического регулирования в рамках СНГ остается необходимость унификации и гармонизации требований безопасности в сфере железнодорожного транспорта на «пространстве 1520». Данный процесс осложняет различие национального законодательства государств-участников СНГ в области технического регулирования (в частности, различны как формы нормативно-правовых актов технического регулирования, так и цели технического регулирования).

Работа по данному направлению была начата еще в 2009 году. Так, 28 мая 2009 года главами железнодорожных администраций был подписан «Меморандум о сотрудничестве железнодорожных администраций СНГ, Латвийской республики, Литовской республики, Эстонской республики в области обеспечения единства технического регулирования на «пространстве 1520» (далее – Меморандум). Меморандум определил основные направления дальнейшего развития отношений в сфере железнодорожного транспорта, а именно создание единой системы технического регулирования на железных дорогах «пространства 1520» для обеспечения высокого уровня безопасности и эксплуатационной совместимости технических средств железнодорожного транспорта, предотвращения технических барьеров при осуществлении перевозок в международном сообщении, обеспечения единых подходов к применению стандартов.

В целях реализации Меморандума в рамках Совета по железнодорожному транспорту была создана Рабочая группа по реализации решений Меморандума о сотрудничестве железнодорожных администраций государств-участников СНГ, Грузии, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики в области обеспечения единства системы технического регулирования на «пространстве 1520» (далее – Рабочая группа по Меморандуму). Указанная Рабочая группа, проанализировав вопросы технического регулирования на железнодорожном транспорте и устранения технических барьеров, пришла к выводу о необходимости общих технических регламентов в сфере железнодорожного транспорта. Рабочей группой были разработаны проекты Соглашения о проведении согласованной политики государств-участников СНГ в области технического регулирования на железнодорожном транспорте, а также технических регламентов «О безопасности железнодорожного подвижного состава на пространстве 1520», «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта на пространстве 1520». Данные документы были согласованы на 54 заседании Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (18-19 мая 2011 г.) и направлены в Исполком СНГ. Проекты указанных документов рассылались Исполкомом СНГ в уполномоченные правительственные органы государств-участников СНГ. В течение 2013-2014 гг. проходило обсуждение и согласование данных проектов в рамках Исполкома СНГ. Однако в итоге на экспертных заседаниях Исполкома СНГ было принято решение о нецелесообразности продолжения работ по доработке

проектов Соглашения и технических регламентов. Обоснованием данного решения служило то, что в рамках Таможенного союза приняты и вступили в силу технические регламенты в сфере железнодорожного транспорта. При этом государства, не являющимся государствами-членами Таможенного союза, могут присоединиться к техническим регламентам Таможенного союза в сфере железнодорожного транспорта в соответствии с процедурой, предусмотренной Соглашением об устранении технических барьеров во взаимной торговле с государствами-участниками СНГ, не являющимися государствами-членами Таможенного союза, подписанным 17 декабря 2012 г. В соответствии с Соглашением применение технических регламентов ТС может осуществляться государством, не являющимся членом Таможенного союза, в одном из двух возможных вариантов:

1) на альтернативной основе – применение технических регламентов Таможенного союз осуществляется без изъятий наряду с действующими национальными регламентами и иными актами законодательства государства в сфере действия технических регламентов Таможенного союза, по выбору участников экономической деятельности государства;

2) на безальтернативной основе – применение технических регламентов Таможенного союза осуществляется без изъятий при условии прекращения действия национальных технических регламентов и иных актов законодательства государства в сфере действия технических регламентов Таможенного союза.

Также, по мнению экспертной группы при Исполкоме СНГ, государства-участники СНГ могут обеспечивать реализацию единой политики в области технического регулирования на железнодорожном транспорте путем использования межгосударственных стандартов и собственных доказательств по безопасности и совместимости.

Таким образом, проблемой оказалось то, что стремительно развернувшиеся процессы интеграции в рамках Таможенного союза оказались быстрее, и технические регламенты в сфере железнодорожного транспорта там были приняты раньше – Решением Комиссии ТС от 15 июля 2011 г. № 710 приняты технические регламенты «О безопасности железнодорожного подвижного состава», «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта» и «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта» (формально вступили в силу со 2 августа 2014 г.).

Проекты Соглашения и соответствующих технических регламентов не получили поддержку и согласование от ряда государств-участников СНГ, в особенности от членов Таможенного союза – Российской Федерации, Республики Казахстан и Республики Беларусь. Так, отрицательные заключения были получены от Министерства транспорта РФ и Министерства промышленности и торговли РФ. Основным аргументом против согласования данных документов также послужила система технического регулирования, принятая в рамках Таможенного союза. По мнению

министерств, проекты Соглашения и технических регламентов не учитывают обязательства Российской Федерации в области технического регулирования, вытекающие из положений соглашений, заключенных в рамках Таможенного союза и ЕврАзЭС, в частности, Соглашения ЕврАзЭС «О проведении согласованной политики в области технического регулирования, санитарных и фитосанитарных мер», Соглашения государств – членов Таможенного союза об устранении технических барьеров во взаимной торговле с государствами – участниками Содружества Независимых Государств, не являющимися государствами – членами Таможенного союза. Проекты Соглашения и технических регламентов рассматривались также на заседаниях Межгосударственного совета по стандартизации, метрологии и стандартизации. Так, на 47-м заседании МГС 17-18 июня 2015 г. в связи с тем, что от правительств ряда государств-участников СНГ (Азербайджанская Республика. Республика Молдова, Республика Узбекистан, Украина) поступили ответы о невозможности применения технических регламентов Таможенного союза согласно национальному законодательству, МГС рекомендовал Совету по железнодорожному транспорту обеспечить подготовку проекта международного договора о принципах формирования «на пространстве 1520» согласованной политики в области технического регулирования и безопасности движения на железнодорожном транспорте. Однако на заседании Рабочей группы по Меморандуму 1-2 октября 2015 г. было принято решение считать подготовку проекта международного договора о принципах формирования «на пространстве 1520» согласованной политики в области технического регулирования и безопасности движения на железнодорожном транспорте нецелесообразной.

Таким образом, на пути нормативно-правовой гармонизации требований технического регулирования на «пространстве 1520» встали определенные политико-правовые сложности, связанные с несогласованностью процессов интеграции, которые проходили одновременно на различных уровнях: на уровне Совета по железнодорожному транспорту государств-участников СНГ и на уровне Таможенного союза.

На сегодня за основу сохранения технологического единства на «пространстве 1520» взята система, принятая в рамках Таможенного союза: Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 710 приняты технические регламенты Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава», «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта», «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта». Однако технические регламенты Таможенного союза в сфере железнодорожного транспорта, вступившие в силу формально со 2 августа 2014 г., действуют в настоящее время не в полной мере. Переходный период по ним продлен до 2016 г. На сегодня не ясно, каким образом они будут действовать и какие государства-участники СНГ, не являющиеся членами Таможенного

союза, в будущем присоединятся к данным техническим регламентам.

Таким образом, в результате вышеописанных процессов опять возникла угроза дезинтеграции «пространства 1520» ввиду политической неприемлемости для большинства железнодорожных администраций присоединяться к техническим

регламентам Таможенного союза (ЕАЭС). Фактически, угроза распада сохраняется до настоящего времени, существование самого Совета по железнодорожному транспорту (как и СНГ) находится под большим вопросом, а железнодорожным администрациям нужно искать другие платформы для международной кооперации.