

О взаимном признании результатов сертификации

Обеспечение технико-эксплуатационной совместимости подвижного состава с инфраструктурой и методами организации движения поездов на сетях железных дорог разных стран Европы и поддержка дальнейшей либерализации рынка перевозок — это два основных объекта внимания со стороны международных союзов и ассоциаций.

В промежуточном отчете, опубликованном Европейским железнодорожным агентством (European Railway Agency, ERA) в марте 2010 г., содержится анализ ситуации по проблеме взаимного признания результатов сертификации подвижного состава. Этот анализ весьма важен для компаний-операторов, поскольку освещает аспекты, которые необходимо иметь в виду для ускорения и упрощения допуска подвижного состава к эксплуатации в международных сообщениях.

В отчете приведены сведения, полученные из 25 стран — членов ЕС, Норвегии и Швейцарии. Нынешнюю ситуацию и перспективы ее развития ERA оценивало в сотрудничестве с национальными ведомствами по безопасности и администрациями железных дорог. Вопросник, разработанный агентством, охватывал процедуры сертификации, действовавшие и действующие со 2-го квартала 2004 г. по конец 2009 г. С помощью таких международных железнодорожных организаций, как Сообщество европейских компаний-операторов и провайдеров инфраструктуры (CER) и Союз европейской железнодорожной промышленности (UNIFE), были составлены прогно-

зы отрасли на период до 2016 г. Согласно этим прогнозам, число единиц подвижного состава, подлежащих сертификации, будет ежегодно увеличиваться на 1,2%. В то же время ввиду относительной малочисленности подвижного состава по сериям число сертифицируемых единиц подвижного состава каждой серии в среднем не превысит 44 в год, причем, если не предпринимать никаких мер, процесс сертификации в отдельных странах останется сложным и отличающимся от принятого в других странах. Все это находится в противоречии с основными принципами стратегии, которой следует ERA: «Либерализация, совместимость и свободное обращение подвижного состава».

В ходе подготовки анализа агентство обработало информацию, предоставленную CER (к сожалению, полнота этой информации оказалась недостаточной) и UNIFE (эта информация охватывала компании — изготовители подвижного состава из 19 стран Европы, т. е. была относительно полной).

Информация от компаний-операторов, входящих в CER, относилась к 2010–2013 гг. и содержала примерный объем поставок подвижного состава разных

типов, подлежащего сертификации на предмет его эксплуатации компаниями-респондентами.

Информация от компаний-изготовителей, входящих в UNIFE, содержала прогнозируемый объем поставок подвижного состава разных типов в течение 2008–2016 гг. и была подобрана по нескольким критериям. Относительно 2008–2010 гг. за основу приняты перечень уже реализованных компаниями-изготовителями проектов, а также сведения от банков и консультационных фирм; относительно 2011–2013 гг. — среднесрочные прогнозы выпуска подвижного состава по имеющимся заказам; относительно 2014–2016 гг. — долгосрочные прогнозы выпуска подвижного состава по имеющимся и ожидаемым заказам.

В отчете указано, в частности, что желателен пересмотр директивы ЕС 57/2008 по технико-эксплуатационной совместимости (TSI) с точки зрения установления более четкого процесса сертификации подвижного состава, а также уточнения некоторых понятий, таких, как новый и модернизированный подвижной состав; типаж и серийность подвижного состава; подвижной состав, эксплуатируемый в режиме TSI или в соответствии с национальными руководящими документами; подвижной состав, которому разрешено обращение по сети трансъвропейской сети (TEN-T) или по линиям вне этой сети; подвижной состав, которому разрешено обращение только по национальным сетям или по сетям разных стран — членов ЕС, и т. п.

Еще одной целью пересмотра указанной директивы является ликвидация бюрократических барьеров, упрощение допуска подвижного состава к эксплуатации, а также принятие, по возможности, принципа взаимного признания, когда подвижной состав, уже прошедший процедуру сертификации в одной из стран — членов ЕС, допускается

к обращению на железных дорогах других стран. Очень важно, чтобы страны — члены ЕС не применяли свои внутренние руководящие документы для того, чтобы вводить бесполезные и излишние дополнительные проверки, за исключением таких случаев, когда это необходимо применительно к некоторым линиям и участкам, имеющим специфические особенности.

Двухсторонние встречи специалистов ERA и национальных ведомств по безопасности (представлявших также железнодорожные администрации) и результаты исследований показали, что процессы сертификации, задачи и ответственность сторон, осуществляющих эти процессы, в значительной степени различны в силу ряда причин. Одной из этих причин является порядок назначения органов по сертификации и наделения их полномочиями разной полноты, вторая заключается в различиях в национальном законодательстве, регулирующем допуск подвижного состава к эксплуатации.

ERA изучила ситуацию с взаимным признанием сертификации транспортных средств, имеющую место на других видах транспорта — воздушном, морском и автомобильном. Выяснилось, что, несмотря на имеющиеся и здесь различия в законодательстве, организации работы компаний-операторов и процессах сертификации, принцип взаимного признания в других странах результатов сертификации, осуществленной полномочным органом одной из стран, на этих видах транспорта широко используется как в пределах ЕС, так и в более широких масштабах. Это контрастирует с железнодорожным транспортом, где применение данного принципа находится пока на зачаточной стадии.

Двухсторонние встречи позволили выявить наиболее затратные аспекты при сертификации подвижного состава железных дорог. Можно, в частности, отметить не всегда оправданные требования по осна-

щению нового и модернизируемого подвижного состава бортовой аппаратурой — компонентом европейской системы управления движением поездов ETCS, даже если этот подвижной состав не предназначен для обращения по линиям, оснащенным или планируемым к оснащению системой ETCS. Еще одним фактором, удорожающим допуск подвижного состава к эксплуатации, являются иногда излишние требования по обеспечению электромагнитной совместимости, динамическим характеристикам и качеству токосяема. ERA продолжит исследование по поиску других аспектов, которые повышают стоимость подготовки подвижного состава к сертификации.

Обсуждение директивы ЕС по технико-эксплуатационной совместимости в Европейском парламенте показало, что европейские железные дороги ощущают необходимость во взаимном признании результатов сертификации и в технической гармонизации подвижного состава, а также в установлении ясных сроков и критериев, на которых сертификация основывается, включая процедуру так называемого автоматического допуска подвижного состава к эксплуатации. CER признает целесообразность введения некоторых частных условий, касающихся определенных типов подвижного состава, а также необходимость в выработке ссылочного документа, в котором были бы тщательно согласованы соответствующие национальные документы.

Достижение этих целей означало бы для железнодорожной отрасли значительный прогресс — с одной стороны, за счет унификации требований по безопасности и внедрения единой методики по ее обеспечению (Joint Safety Methods) и, с другой стороны, за счет внесения изменений в директиву по технико-эксплуатационной совместимости, которые установили бы взаимное признание национальных пра-

вил сертификации и допуска подвижного состава к эксплуатации.

Одной из проблем на данном пути является то, что некоторые положения по сертификации подвижного состава фигурируют в качестве официальных документов, в то время как другие положения подобным образом не зафиксированы, что позволяет администрациям стран — членов ЕС принимать или не принимать их во внимание. По мнению ERA, эта проблема может быть решена выпуском единого документа, в котором будут собраны и представлены на всеобщее обозрение все национальные требования к сертифицируемому подвижному составу независимо от их происхождения.

Непрерывные изменения в законодательстве на национальном и общеевропейском уровне вынуждают участников процесса постоянно «переучиваться» и обуславливают дополнительные расходы. Необходимо управлять процессами создания новых органов с новыми функциями и полномочиями, а также выпуска новых документов во избежание всякого рода неопределенностей при переходе на единые европейские стандарты.

Это тем более важно, что имеют место существенные различия среди стран — членов ЕС относительно сущности действующих в настоящее время документов, изданных к тому же на разных языках. Даже такой термин, как допуск подвижного состава к эксплуатации, не всегда понимается одинаково. Различны также объем требований к сертификации и «порог», после которого сертификация необходима.

Агентство намерено совместно с партнерами продолжить исследования и аналитическую деятельность в рассмотренном направлении и опубликовать окончательный отчет в конце 2010 г.

Материалы ERA (www.era.europa.eu); E. Ilie. RailwayPro, 2010, № 5, p. 18–19.