

Безопасность на железнодорожном транспорте: задача, которую нужно решать сообща

А. И. КАСЬЯНОВ, заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта



Сегодня, когда российская экономика успешно преодолевает последствия мирового экономического кризиса, нашей стране особенно нужна стабильно и эффективно работающая единая транспортная система. Она должна быть комфортной для пассажиров, выгодной и доступной для всех пользователей транспорта, отвечающей самым современным требованиям безопасности. Безаварийно и устойчиво функционирующий транспорт наряду с энергетической и экономической составляющими — важный фактор национальной безопасности.

Сегодня железнодорожный транспортный комплекс России — это 24,5 тыс. предприятий, 1,5 млн работников, 200 тыс. км железнодорожных путей, более 25 тыс. единиц тягового подвижного состава, более 1,5 млн вагонов; это огромные территории, различные климатические зоны, большое разветвленное хозяйство, где важен каждый метр стального пути, каждый локомотив, каждая стрелка, надежная работа каждого путевого обходчика.

Как показывает опыт работы Госжелдорнадзора, входящего в Ространснадзор Минтранса РФ, в наше время одному надзорному органу — без комплексного участия всех заинтересованных сторон, в том числе предприятий комплекса, местных органов исполнительной власти, государственных структур, деятельность которых так или иначе связана с железнодорожным транспортом — очень сложно обеспечить безопасность движения поездов и слаженную работу инфраструктуры.

Оценивая состояние безопасности движения поездов на железнодорожном транспорте, необходимо отметить, что на предприятиях дорог общего пользования количество крушений, аварий и других транспортных происшествий снижается. На этом позитивном фоне настораживает положение дел с безопасностью движения на железнодорожных переездах.

Федеральной службой по надзору в сфере транспорта уделяется особое внимание в деле обеспечения безопас-

ности движения на переездах, так как пересечения автодорог и железнодорожной колеи в одном уровне — опасный концентратор нарушений безопасности движения. При комиссионных обследованиях переездов Ространснадзором выявляется множество нарушений, связанных с неудовлетворительным содержанием железнодорожных переездов и автодорог на подходах к ним, в ходе проверок всплывают такие недопустимые факты, как «бесхозные» переезды, хозяев которых не удастся найти. Известно, что железнодорожные переезды не существуют сами по себе, их нельзя свернуть как туристскую палатку и перенести в другое место, это составная часть инфраструктуры. Ежегодно Ространснадзор совместно с работниками железных дорог, Росавтодора и ГИБДД проводится более 200 выездов на расследования дорожно-транспортных происшествий вследствие нарушения правил проследования переездов водителями автотранспорта.

По нашему мнению, для разрешения сложившейся непростой ситуации необходимо восстановить работу межведомственной комиссии, которой рассматривались бы вопросы безопасности на железнодорожных переездах. Участниками комиссии должны быть представители Министерства транспорта РФ, МВД, МЧС, Минэкономразвития, ОАО «РЖД» и предприятий железнодорожного транспорта общего пользования.

В соответствии с решением Коллегии Министерства транспорта РФ от

30.03.2005 № 2 и в исполнение поручений Президента РФ от 10 мая 2005 г. № Пр-792, Председателя Правительства РФ от 16 мая 2005 г. № МФ-П13-2371 Управление Госжелдорнадзора предлагало возобновить работу Межведомственной координационной комиссии по железнодорожным переездам при Федеральной службе по надзору в сфере транспорта или при Министерстве транспорта России.

Ространснадзором вносились предложения, направленные на предупреждение дорожно-транспортных происшествий на железнодорожных переездах, для включения их в Федеральную программу по повышению безопасности дорожного движения, например предлагалось внести в действующее законодательство РФ соответствующее положение об ужесточении ответственности водителей транспортных средств за нарушения Правил дорожного движения в части проследования железнодорожных переездов.

В соответствии с вновь принимаемыми законами и постановлениями Правительства РФ для повышения безопасности движения на железнодорожных переездах необходимо в кратчайшие сроки переработать инструкцию «По эксплуатации железнодорожных переездов МПС России» от 29.06.1998 г. № ЦП-566, согласовать с причастными федеральными органами исполнительной власти, зарегистрировать в установленном порядке в Минюсте России. Необходимо также предусмотреть право государственных инспекторов Госжелдорнадзора закрывать переезды для движения автотранспорта в случае выявленных недостатков в их содержании, угрожающих безопасности движения поездов.

Нужна серьезная работа по созданию целевой программы внедрения новых сертифицированных технических средств по безопасности движения на железнодорожных переездах, для строительства путепроводов и других иску-

ственных сооружений, структурирующих разделение железнодорожных и других транспортных потоков. Важно предусмотреть доленое участие субъектов РФ и собственников железнодорожных переездов в финансировании этой программы. Для контроля ситуации необходимо не реже одного раза в год проводить совместные сплошные обследования железнодорожных переездов комиссией под председательством Госжелдорнадзора, включая в ее состав представителей Госавтодорнадзора, глав местных администраций, органов ГИБДД, ОАО «РЖД» и промышленных предприятий.

С учетом весьма красноречивой статистики роста ДТП по вине водителей автотранспорта следует привлекать их к внеочередной аттестации, прибегать к другим мерам административного воздействия. Органам ГИБДД на основании рапортов дежурных по переездам нужно своевременно применять меры воздействия к водителям, нарушающим правила дорожного движения. Недопустимо, когда регистрируются тысячи нарушений, а к административной ответственности привлекаются всего лишь десятки нарушителей. Было бы вполне оправданно организовать на регулируемых переездах без дежурного фото- и видеосъемку фактов нарушения Правил дорожного движения. Фото- и видеоматериалам следует придать правовой статус. Пришло время, как нам кажется, включить в 20-часовую программу при подготовке водителей аккредитованными Минтранс России учебными заведениями и организациями, в том числе и учебно-курсовыми комбинатами, специальную главу «Железнодорожные переезды».

Говоря о безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, нельзя обойти вниманием вопрос о пожарной безопасности эксплуатируемого железнодорожного подвижного состава. Федеральным законом от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» обязанность по обеспечению пожарной безопасности на железнодорожном транспорте общего пользования возложена на владельцев инфраструктур, перевозчиков и на организации, индивидуальных предпринимателей, выполняющих вспомогательные работы (услуги) при перевозках железнодорожным транспортом.

К сожалению, в деятельности юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, деятельность которых связана с эксплуатацией железно-

дорожного подвижного состава, вопросам пожарной безопасности уделяют мало внимания, а порой игнорируют их. Анализируя ход реформирования железнодорожного транспорта в России (2001–2010 гг.), надо отметить лавинообразное образование различных филиалов, дочерних и зависимых предприятий в области перевозок. И выясняется, что не всякая новая компания, деятельность которой связана с эксплуатацией железнодорожного подвижного состава, проводит надлежащую работу по обеспечению необходимой пожарной безопасности. А требования российского законодательства в этом отношении однозначны.

Каждый объект защиты, в нашем случае это подвижной состав железнодорожного транспорта, с целью предотвращения пожара, обеспечения безопасности людей и защиты имущества при пожаре должен иметь систему обеспечения пожарной безопасности, включающую в себя систему предотвращения пожара, систему противопожарной защиты, а также комплекс организационно-технических мероприятий по обеспечению пожарной безопасности.

Конечно, организовать подобную систему и обеспечить ее работоспособность в одночасье и без специалистов практически невозможно. Следовательно, такие специалисты должны быть в штате юридического лица, индивидуального предпринимателя, можно также воспользоваться услугами специализированных предприятий, работающих на отечественном рынке пожарной безопасности.

Хотелось бы остановиться также на вопросах сертификации и качества продукции, используемой в сфере функционирования железнодорожного транспорта. Существующая система обязательной сертификации нуждается в пересмотре и модернизации с учетом возросших требований сегодняшнего времени. Значительные сроки и стоимость проведения сертификационных процедур не соответствуют современным стандартам. Как показывает практика, полученный сертификат не всегда служит гарантией качества и безопасности продукции.

Вопросы сертификации и качества продукции, оказывающие влияние на уровень безопасности движения на железнодорожном транспорте, на наш взгляд, требуют первоочередного решения при объединении усилий Ространснадзора, Росжелдора, ОАО «РЖД», производителей технических средств.

В последнее время приобрел актуальность вопрос об изломе литых деталей грузовых вагонов, особенно боковых рам тележек. Причинами изломов в основном являются дефекты, допускаемые в процессе литья изделий. Весной нынешнего года на совещании, инициированном Ространснадзором, с участием представителей железнодорожного транспорта и заводов — изготовителей железнодорожных вагонов впервые подробнейшим образом была рассмотрена эта наболевшая проблема. В частности, было установлено, что, помимо качества литья, имеются и другие нерешенные вопросы, в частности, различие нормативных документов, неоправданно завышенные изготовителями гарантийные сроки, отсутствие нормативных документов, выдаваемых заводами-изготовителями на содержание и ремонт подвижного состава в течение всего жизненного цикла. Также было отмечено, что расследование допущенных случаев проводится не всегда объективно, без учета фактического пробега вагона, состояния пути, перегруза и т. д. На совещании было принято предложение о необходимости создания независимых экспертных организаций, которые после детального изучения могли бы выносить рекомендации по каждому транспортному происшествию с изломом деталей.

Выявлены факты повторной поставки на пономерной учет в Федеральном агентстве железнодорожного транспорта грузовых вагонов, ранее списанных и проданных как металлолом, допущена эксплуатация вагонов с узлами, выработавшими свой срок службы. Это прямое нарушение безопасности движения, которое может привести к неизгладимым последствиям.

Актуален также вопрос о сохранности парка грузовых вагонов при разгрузочных работах в морских портах. В 2009 г. в них было повреждено 38,2 тыс. вагонов, или 76% от всех поврежденных промышленными предприятиями вагонов. Не изменилось положение и в этом году: в первом квартале повреждено более 14 тыс. вагонов, т. е. на 21,3% больше, чем в первом квартале прошлого года. Основная причина повреждения грузовых вагонов состоит в использовании грейфера для выгрузки насыпных грузов, в этом случае повреждение вагонов неизбежно. В целях исключения повреждений грузовых вагонов Ространснадзор применяет к виновным меры административного наказания в соответствии с

Кодексом об административных правонарушениях.

В условиях рыночных отношений на предприятиях железнодорожного транспорта общего и необщего пользования цели достижения экономической выгоды зачастую превалируют над задачами обеспечения безопасности движения.

Один из наиболее эффективных государственных механизмов сохранения должного уровня безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта — лицензирование. Именно этот механизм позволяет допускать на рынок услуг железнодорожного транспорта организации, соответствующие установленным требованиям. При помощи лицензирования организации, оказывающие услуги в области железнодорожного транспорта, вводятся в систему обеспечения безопасности движения.

Сегодня действуют 3200 лицензий, в основном (78%) это лицензии на производство погрузочно-разгрузочных работ с опасными грузами. Причины отказа в предоставлении лицензий следующие: эксплуатация подвижного состава с существенными перепробегам между плановыми видами ремонта, использование несертифицированной продукции, отсутствие необходимого оборудования, без которого не могут быть соблюдены процедуры технологических процессов, а также отсутствие квалифицированного персонала — у ответственных лиц нет специального образования и опыта работы.

В процессе реформирования железнодорожного транспорта возникла необходимость внести изменения в нормативно-правовую базу по вопросам обеспечения безопасности движения поездов. Многие нормативные акты, утвержденные МПС, утратили свою актуальность или морально устарели. В ближайшем будущем будут внесены изменения в основополагающие законы в области железнодорожного транспорта — в Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации». В настоящее время в Минтрансе России проходит согласование проект «Правил технической эксплуатации железнодорожного транспорта Российской Федерации».

Нередко Ространснадзор в своей работе ощущает недостатки нормативно-правовой базы в области обеспечения безопасности движения поездов,

эксплуатации железнодорожного транспорта и инициирует разработку новых нормативно-правовых актов. В частности, 30 июня 2010 г. проведено заседание Коллегии Федеральной службы по надзору в сфере транспорта «О мерах по повышению эффективности надзора за безопасностью движения на железнодорожном транспорте». На заседании был поднят вопрос о необходимости подготовки нормативно-правового акта, устанавливающего единый порядок выдачи свидетельств машиниста на право управления железнодорожным подвижным составом на железных дорогах общего и необщего пользования.

Кроме того, на Коллегии были предоставлены для ознакомления разработанные Ространснадзором проекты приказа Минтранса России «Об утверждении Положения о порядке проведения аттестации работников, связанных с обеспечением безопасности движения поездов» взамен приказа Минтранспорта РФ и Минтруда РФ от 11 марта 1994 г. № 13/11 и «Положения о порядке проведения аттестации работников, связанных с обеспечением безопасности движения поездов».

Острым остается вопрос о сумме штрафов за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. Суммы штрафов, предусмотренные Кодексом об административных правонарушениях (КоАП), не соответствуют реальности. Зарплаты руководителей предприятий исчисляются десятками и сотнями тысяч рублей, и штраф две тысячи рублей не оказывает на них никакого воздействия.

Говоря о текущей работе Госжелдорнадзора и планах на ближайшее будущее, можно выделить несколько основных направлений. К примеру, продолжится планомерная работа по подготовке и утверждению административных регламентов выполнения функций, возложенных на Службу, в частности, регламента по проведению мероприятий государственного контроля и надзора в области обеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, пожарной безопасности на железнодорожном подвижном составе, промышленной безопасности на железнодорожном транспорте, служебному расследованию транспортных происшествий. Предпринимаются конкретные шаги для повышения качества контрольно-надзорных мероприятий и, в случае выявления допущенных на-



рушений законодательства в области железнодорожного транспорта, применения предусмотренных КоАП мер наказания. Необходимо также решить вопрос дублирования функций контроля и надзора в области промышленной безопасности на железнодорожном транспорте между Ространснадзором и Ростехнадзором. С целью исключения дублирования функций контроля и надзора на железнодорожном транспорте в Правительстве РФ 21 января 2010 г. с участием представителей Минтранса России, Минприроды России и других заинтересованных федеральных органов исполнительной власти было проведено совещание, на котором были рассмотрены концепция по разграничению функций надзора и проект постановления Правительства РФ «О государственном надзоре за промышленной безопасностью». В настоящее время проект нормативного акта находится на согласовании в заинтересованных федеральных органах исполнительной власти. Время не стоит на месте, вместе с ростом скорости поездов и вала перевозок должна расти и скорость принимаемых правильных управленческих и надзорных решений. А значит, нужно срочно «приручать» новые информационные технологии, ставить их на службу специалистов Госжелдорнадзора, как это делается сейчас с перспективным программным продуктом «АРМ-Инспектор». Созданию единой мобильной команды профессионалов-единомышленников, сообща работающих как в центральном аппарате, так и в 99 территориальных управлениях, в Ространснадзоре придать первостепенное значение, что должно привести к качественному улучшению контрольно-надзорных функций Службы.