

# Нормативная база пространства 1520: предложения по усовершенствованию

**Н. П. ЖУРАВЛЕВ**, канд. техн. наук, доцент кафедры «Железнодорожные станции и узлы»,  
Московский государственный университет путей сообщения (МИИТ)



**Эта статья — попытка на ряде конкретных примеров показать, что нормативно-технические документы по безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта нуждаются в совершенствовании и гармонизации. Вопрос актуален не только для России, но и для всего пространства 1520. Автор приглашает железнодорожное сообщество к дискуссии, которая должна привести к своевременному преодолению путаницы в нормативной базе отрасли.**

Двадцать лет назад единое нормативное поле железнодорожного транспорта СССР рассыпалось на 15 «наделов». На их границах выросли заборы, за которыми железнодорожники изобретали свои нормы и правила жизни. На словах декларировалось стремление сохранить технологическое единство пространства 1520, а на деле железнодорожные законы, уставы, правила, инструкции в странах СНГ и Балтии стали наполняться новым содержанием. С одной стороны, в этих документах вроде бы учитывались особенности той или иной страны, с другой — они заметно затрудняли взаимопонимание и эффективное удовлетворение потребностей в перевозках на старых-новых просторах.

## Разошлись в главном

Сейчас роль транспортных сообщений значительно увеличивается в связи с активным строительством Таможенного союза Белоруссии, России и Казахстана, формированием Евразийского пространства, в котором видят и Украину.

В Совете по железнодорожному транспорту (СЖТ) государств — участников СНГ работают не только представители всех стран Содружества и Балтии, но и Болгарии, Финляндии, Грузии. Основанный странами СНГ в феврале 1992 г. совет уделяет внимание обеспечению технологического единства железных дорог, стремится сохранить действие единых положений правил технической эксплуатации (ПТЭ) железных дорог, принятых еще во времена Советского Союза.

Однако за 20 лет в Белоруссии, Казахстане, России и на Украине приняты законы о железнодорожном транспорте, уставы железнодорожного транспорта и даже ПТЭ железных дорог. И эти документы расходятся друг с другом по ряду положений.

Например, Закон СССР «О железнодорожном транспорте» от 15.04.1991 г. устанавливал, что железнодорожный транспорт включает в себя железнодорожный транспорт общего пользования и промышленный железнодорожный транспорт. Теперь, к примеру, по закону Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте», железнодорожный транспорт подразделяется на железнодорожный транспорт общего пользования и железнодорожный транспорт необщего пользования. Первый — тот, который используется для перевозок пассажиров, грузов и багажа и связанных с этим работ (услуг) на основании публичного договора, т. е. по обращению любого гражданина или юридического лица, а второй — это железнодорожный транспорт организаций. Аналогичный закон Украины констатирует, что в состав железнодорожного транспорта входит железнодорожный транспорт общего пользования и промышленный железнодорожный транспорт. Закон «О железнодорожном транспорте» Республики Казахстан вводит деление на объекты общего и частного пользования. Наконец, действующий Федеральный закон России «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» устанавливает, что железнодорожный

транспорт состоит из железнодорожного транспорта общего пользования, железнодорожного транспорта необщего пользования, а также технологического железнодорожного транспорта организаций.

Таким образом, уже на первых страницах законов виден плюрализм взглядов на одни и те же понятия. Анализ же содержательной части документов показывает, что за два десятилетия в железнодорожной нормативной базе пространства 1520 появились существенные организационно-технологические различия.

## Понятийный разнбой

Важнейшей задачей нормативно-правовой базы является обеспечение безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. Особое место в этой базе занимают федеральные законы от 22.12.2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании» и от 10.01.2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации». По некоторым вопросам — например, относительно права федеральных органов исполнительной власти издавать документы, имеющие обязательный характер, — в этих законах изложены разные точки зрения.

Благодаря первому из них появились и в июле 2010 г. были утверждены три технических регламента: о безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта; о безопасности железнодорожного подвижного состава, о безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта. Требования этих регламентов обязательны при проектировании, производстве, а также при оценке соответствия объектов железнодорожного транспорта.

Второй закон дал возможность Минтрансу России в декабре 2010 г. утвердить ПТЭ железных дорог, устанавливающие требования к эксплуатации инфраструктуры железнодорожного

транспорта и железнодорожного подвижного состава.

Теперь дошли руки до переработки базового закона 17-ФЗ.

Полгода назад был опубликован долгожданный проект по сути нового закона о железнодорожном транспорте. Цель, которую преследовали его создатели, — привести закон в соответствие с требованиями времени. Во многом это удалось. Однако кое-какая доработка все же требуется: следует внести ряд поправок, в том числе уточнить некоторые понятия.

Определение понятий — технико-юридический прием, к которому прибегает законодатель, устанавливая содержание конструируемых им правовых норм. Законодателю важно, чтобы каждое из понятий закона было определенным и исключало различия в трактовке.

Хотя закон о железнодорожном транспорте прежде всего нужен для внутреннего применения, работая над его совершенствованием, нельзя забывать о проблемах пространства 1520. Создавая новые документы для железнодорожной отрасли, авторы должны быть готовы к тому, что при их последующей стыковке с документами других участников пространства 1520 придется защищать каждое написанное слово. И, несмотря на возникшие на нем за последние 20 лет существенные организационно-правовые различия, понятия в документах должны трактоваться одинаково.

Между тем введено, например, такое понятие, как «транспортировка». Если спросить у первого встречного, что это такое, он попытается определить его через синонимы: перевозка, перемещение, доставка. И закон Казахстана, кстати, говорит, что транспортировка — совокупность взаимосвязанных действий перевозчика, оператора магистральной железнодорожной сети, оператора локомотивной тяги, выполняемых в целях перемещения багажа, грузов, грузо-багажа из пункта отправления в пункт назначения. А проект нового 17-ФЗ дает две громоздких формулировки: транспортировка железнодорожным транспортом общего пользования и транспортировка железнодорожным транспортом необщего пользования. Откуда и куда убираются вагоны и как индивидуальный предприниматель перемещает их по путям общего пользования, до конца понять трудно. Зато очевидно, что термин «транспортировка» потребовался лишь для того, чтобы уточнить: в некоторых случаях договор пере-



возки не заключается и глава 40 ГК РФ при этом соблюдается. Что ж, так и сформулировали бы: транспортировка — перемещение груза без заключения договора перевозки. Пусть с казахстанским законом не совпадает, зато смысл ясен. А требования и условия транспортировки изложены в п. 9 ст. 14, и дублировать его фрагменты в определении понятия не надо.

Было бы совсем не лишним, если бы одинаковые понятия использовались в ориентированных на решение проблем безопасности законах «О транспортной безопасности» и «О железнодорожном транспорте», в упомянутых выше технических регламентах, а заодно и в поддерживающих их актах федеральных органов исполнительной власти.

К примеру, согласно закону «О транспортной безопасности» юридические и физические лица, являющиеся собственниками объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств или использующие их на ином законном основании, называются субъектами транспортной инфраструктуры. Закон же «О железнодорожном транспорте» говорит, что российских юридических лиц или индивидуальных предпринимателей, имеющих инфраструктуру на праве собственности или ином законном основании, следует именовать владельцами инфраструктуры.

В соответствии с приказом Минтранса России от 25.12.2006 г. № 163 субъект железнодорожного транспорта — это руководитель инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и (или) железнодорожных путей необщего пользования, а из приказа Минтранса РФ от 08.07.2008 г. № 97 следует, что это перевозчик, владелец инфраструктуры железнодорожного

транспорта общего пользования и железнодорожных путей необщего пользования. Руководитель и владелец — это синонимы? И как с ними соотносится перевозчик?

Более того, каждый понимает по-своему, что такое инфраструктура.

С точки зрения технического регламента инфраструктура железнодорожного транспорта включает в себя:

- подсистемы инфраструктуры железнодорожного транспорта, такие как железнодорожный путь, железнодорожное электроснабжение, железнодорожная автоматика и телемеханика, железнодорожная электросвязь, а также станционные здания, сооружения и устройства;
- составные части подсистем и элементы составных частей подсистем инфраструктуры железнодорожного транспорта.

В законе же «О железнодорожном транспорте» утверждается, что инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования — это технологический комплекс, включающий в себя совокупность объектов инфраструктуры, принадлежащих одному или нескольким лицам, предназначенный и позволяющий обеспечить выполнение всех стадий перевозочного процесса на железнодорожном транспорте общего пользования. В свою очередь, объекты инфраструктуры определяются как железнодорожные пути общего пользования, железнодорожные станции и отдельные пункты, сооружения и устройства электроснабжения, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы, системы управления движением, иные здания, строения, сооружения, площадки, устройства, защитные сооружения, оборудование, непосредственно предназна-

ченные для обеспечения выполнения перевозочного процесса на железнодорожном транспорте общего пользования либо обеспечения технологического функционирования инфраструктуры. Но разве станции бывают без путей, зданий? А защитные сооружения — это не элемент пути?

И какой из документов ближе к истине: регламент, где названа подсистема автоматики и телемеханики, закон, указывающий на системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы, системы управления движением? На наш взгляд, определения в техническом регламенте сделаны корректнее.

Кроме того, в регламент включено новое понятие, которое действующий закон не определяет, хотя само словосочетание в нем используется. Имеются в виду объекты железнодорожного транспорта общего пользования, под которыми в регламенте понимаются объекты инфраструктуры, здания, строения, сооружения, площадки, устройства, защитные сооружения, оборудование и иное имущество, обеспечивающее функционирование железнодорожного транспорта общего пользования. Возникает вопрос: чем эти объекты отличаются от объектов инфраструктуры? Зачем потребовалось вводить это понятие?

Может быть, это подготовка к узаконению возможности для юридического или физического лица купить часть инфраструктуры — например, проходной светофор или переезд? Чтобы эффективно реализовать заявленный в ст. 1 проекта Федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон „О железнодорожном транспорте в Российской Федерации“» принцип сохранения целостности и обеспечения бесперебойности функционирования инфраструктур и централизованного диспетчерского управления перевозочным процессом в рамках инфраструктуры. И здесь нет никакой угрозы целостности, говорят разработчики закона. Предусмотрено, что как только это лицо объект купит или построит, так сразу же отдаст его владельцу инфраструктуры на основе заключенного между ними договора. И все будут довольны. Точно так же, как тогда, когда все вагоны стали приватными.

В соответствии с правилами логики, определение понятия должно подчиняться ряду незыблемых правил. Одно из них — определение не должно содержать круга, который возникает, если

определяемое понятие и определяющее понятие выражаются одно через другое. Например, как в ст. 2 проекта закона: инфраструктура — технологический комплекс, включающий в себя совокупность объектов инфраструктуры. В той же статье можно найти и другие подобные примеры.

Определения понятий должны быть точными и лаконичными, излагаемые в законе нормы — строгими и однозначными. А если предъявляются требования, то необходимы ясные критерии, которые бы позволяли оценивать их выполнение. Также нужен ясный понятийный аппарат.

#### **Технологический «комплексный комплекс»**

В числе прочих возникает вопрос, чем отличается объект транспорта от объекта инфраструктуры. Сначала мне показалось, что «объект транспорта» — понятие более широкое, чем «объект инфраструктуры»: к объектам транспорта относятся еще и здания, сооружения, площадки и прочее. Но, приглядевшись, я увидел эти здания и прочие объекты и в числе объектов инфраструктуры.

Повторяю себе, чтобы окончательно не запутаться: инфраструктура — это комплекс объектов инфраструктуры, точнее — комплекс, включающий в себя совокупность. А тогда что такое инфраструктурный комплекс железнодорожного транспорта необщего пользования? Если инфраструктура — это комплекс, то инфраструктурный комплекс — это комплексный комплекс, включающий в себя совокупность. Что же, спасибо, теперь все стало на свои места. И пространство 1520 оценит богатство русского языка.

А может быть, стоит попробовать сформулировать проще? Например: железнодорожный транспорт имеет инфраструктуру и подвижной состав. Все, что на колесах, — подвижной состав. Остальное — инфраструктура. Согласился же Минтранс в новых ПТЭ не использовать понятие «инфраструктурный комплекс», и мудро поступил. Зачем теперь опять на те же грабли?

Было бы целесообразно, по крайней мере в этой части, вернуться к трактовкам действующего закона 17-ФЗ, ведь на его недавних изменениях чернила высохнуть не успели: последние правки вносили в ноябре 2011 г. Еще один вариант — написать, что есть инфраструктура транспорта общего пользования, а есть инфраструктура транспорта необщего пользования. Когда

же дело дойдет до определения их владельца, то указать: владелец соответствующей инфраструктуры.

#### **Что такое железнодорожный транспорт**

Закон Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте» дает лаконичное определение предмету своего регулирования: железнодорожный транспорт — вид транспорта, обеспечивающий перевозки по железнодорожным путям.

В проекте российского закона приведена такая дефиниция: «Железнодорожный транспорт — отрасль экономики Российской Федерации, включающая в себя комплекс отношений (?! — *Н.Ж.*), связанных с удовлетворением потребностей физических лиц, юридических лиц, государства в железнодорожных перевозках».

Что имеется в виду под отношениями? Тем более что несколькими строками ниже идет повтор об удовлетворении потребностей в перевозках, только еще и муниципальных образований.

Также неясно, почему, если уж обращен взор в сторону гражданского права, не упомянуты все нуждающиеся в удовлетворении потребностей в перевозках публично-правовые образования, ведь кроме государства и муниципальных образований есть субъекты РФ. В таком случае называть нужно либо все публично-правовые образования, либо не упоминать их вовсе. Ведь, в соответствии со ст. 124 ГК РФ, все они выступают в отношениях, регулируемых гражданским законодательством, на равных началах с иными участниками этих отношений: гражданами и юридическими лицами. На мой взгляд, слова «государство», «муниципальные образования» лишние, ведь от имени этих субъектов в отношениях с транспортом выступают органы, наделенные статусом юридических лиц.

Таким образом, исключение из текста абзаца с «комплексом отношений» пошло бы проекту закона на пользу — как и исключение следующего абзаца (п. 1 ст. 1), в котором небрежно формулируется определение системы железнодорожного транспорта (к тому же это понятие далее в законе не используется).

Определение транспорта общего и необщего пользования, приведенное в проекте закона (ст. 2), тоже отличается многозначностью и туманностью: «железнодорожный транспорт общего пользования — это производственно-технологический комплекс, включаю-



ший объекты железнодорожного транспорта общего пользования, железнодорожный подвижной состав, а также организации железнодорожного транспорта (?! — Н. Ж.), обеспечивающие потребности физических и юридических лиц, государства (о муниципалитетах уже забыли! — Н. Ж.) в перевозках железнодорожным транспортом на условиях публичного договора и выполнении иных работ (услуг), связанных с такими перевозками; железнодорожный транспорт необщего пользования — это совокупность производственно-технологических комплексов, включающих в себя объекты железнодорожного транспорта необщего пользования, железнодорожный подвижной состав, а также организации железнодорожного транспорта, обеспечивающие потребности физических и юридических лиц, государства в перевозках железнодорожным транспортом и выполнении иных работ (услуг) на основе договоров (каких: и публичных, и непубличных? — Н. Ж.) или для собственных нужд в местах необщего пользования».

Из этих формулировок я понял, что разница между транспортом общего и необщего пользования состоит только в том, что первый предоставляет услугу где угодно на условиях публичного договора, а второй — только в местах необщего пользования на условиях любых договоров. А на самом деле все не так.

Из ст. 789, 426 ГК РФ следует, что железнодорожный транспорт общего пользования — это совокупность коммерческих организаций, которые обязаны осуществлять перевозки грузов, пассажиров и багажа по обращению любого гражданина или юридического лица на основе публичного договора. Следовательно, публичный характер

договора — единственный необходимый и достаточный критерий для решения вопроса о том, с каким транспортом мы имеем дело: общего или необщего пользования. Именно такое определение дано, например, в законе о железнодорожном транспорте Белоруссии.

#### Об организациях железнодорожного транспорта

Новацией в проекте закона стало то, что в производственно-технологический комплекс железнодорожного транспорта наряду с рельсами, шпалами и вагонами включены организации железнодорожного транспорта. Следуя тому же принципу, можно было бы, например, написать: машиностроение представляет собой комплекс, включающий токарные станки, слесарные верстаки и машиностроительные заводы, — ведь и в определении организации, присутствующем и в проекте закона, и в ГК РФ (ст. 789) говорится, что коммерческих организаций без имущества не бывает. Стоит ли второй раз упоминать эти рельсы и шпалы? В законе Украины, например, такого повтора нет.

Кстати, в той же ст. 789 ГК РФ говорится, что перечень организаций железнодорожного транспорта общего пользования публикуется в установленном порядке. Когда же появятся, наконец, и этот порядок, и этот перечень?

К слову, что касается автомобильных дорог общего пользования, здесь ситуация иная: Постановлением Правительства РФ от 17 ноября 2010 г. № 928 утверждены их перечень. В него включены как дороги, пересекающие просторы Родины «от Москвы до самых до окраин», так и ряд подъездных автодорог от морских портов и аэропортов до населенных пунктов.

#### Промышленный и технологический транспорт

Когда Минтранс согласился не упоминать в новых ПТЭ технологический транспорт, затеплилась надежда, что это мертворожденное дитя и из закона исчезнет. Увы, не исчезло — наоборот, даже окрепло. С 2003 г. и до сих пор в российском законе, в отличие от законов других стран, упоминаются и железнодорожный транспорт необщего пользования, и технологический.

Присутствует и определение: технологический транспорт — это, немного перефразируя, пути и некое имущество для перемещения в производственных целях по территории организаций всяких вещей. Значит, технологический перевозит всякие вещи в производственных целях, а транспорт необщего пользования — в иных, например для собственных нужд. Какая глубокая мысль! Кстати, вещи и товары, перевозимые транспортом, называются грузом.

Итак, когда предприятие промышленного железнодорожного транспорта (ППЖТ) везет с цементного завода на станцию примыкания цементовозы, оно представляет железнодорожный транспорт необщего пользования, а, вернувшись на завод, перевозит тем же тепловозом от цементной печи до помольного цеха клинкер уже в виде транспорта технологического, для которого закон не писан. И ПТЭ не писаны? Не абсурд ли это?

Понятие «технологический транспорт» сейчас употребляется только как характеристика подвижного состава, используемого для специальных перевозок в основном технологическом процессе предприятия. Например, на металлургическом заводе оно может быть отнесено к чугуновозам, шлаковозам, трансферкарам, коксо-тушильным вагонам и т. п. Такие вагоны можно встретить на тех же путях, на которые подается прочий подвижной состав, а последнему не заказана дорога, скажем, на пути доменного цеха или коксохимического завода.

Определить границу между технологическим транспортом и транспортом необщего пользования невозможно, ее просто нет.

Кто выиграл от включения в закон технологического транспорта? Как отразится на безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта тот факт, что его существенная часть прикрыта от пытливого взора Госжелдорнадзора туманной нормативной занавеской?

Целесообразно было бы признать: есть транспорт общего пользования, который предоставляет услуги на основании публичных договоров, а все остальное обозначить как транспорт необщего пользования. Например, закон Белоруссии определяет это «остальное» как железнодорожный транспорт организаций, а закон Украины — как промышленный железнодорожный транспорт. Подозреваю, что в глубине души разработчики нашего закона с последним утверждением согласны: написали же они в ст. 2 фразу «железнодорожный транспорт необщего пользования (организации промышленного железнодорожного транспорта)».

Любопытно, что в ОКВЭД, предназначенном для использования в качестве единого языка общения производителей и потребителей видов продукции и услуг, применительно к железнодорожным перевозкам обозначены два вида деятельности и, соответственно, два вида транспорта:

- деятельность магистрального железнодорожного транспорта (п. 60.10.1);
- деятельность промышленного железнодорожного транспорта (п. 60.10.2).

Согласно ОКВЭД, сферой действия магистрального железнодорожного транспорта являются пассажирские перевозки по железнодорожным путям общего пользования независимо от расстояния и класса, перевозки принадлежащего пассажирам багажа, животных, а также междугородные и международные перевозки грузов. Сфера действия промышленного транспорта — перевозки грузов по подъездным путям предприятий с выходом на станции примыкания.

Закон (п. 1 ст. 16) требует соответствия конструкции и состояния железнодорожных путей строительным нормам и правилам. Если забыть на время про особенности статуса СНИП в свете закона «О техническом регулировании» и посмотреть на пока действующие СНИП 32-01-95 «Железные дороги колеи 1520 мм» и СНИП 2.05.07-91 «Промышленный транспорт», то и в них базовыми понятиями являются «магистральный транспорт» и «промышленный транспорт». В России работают 130 ОАО «Промышленный транспорт», вузы готовят инженеров по специализации «промышленный транспорт», есть научно-исследовательский институт промышленного транспорта, Росстат в последнем статистическом сборнике дает показатели деятельности железнодорожного транспорта общего пользования и про-

мышленного. Только в российском законе промышленного транспорта нет. И в положении о Министерстве транспорта РФ (в редакции Постановления Правительства РФ от 28.07.2011 г. № 631) указано, что Минтранс России является федеральным органом исполнительной власти в числе прочих и в сфере промышленного транспорта, а вот про технологический там нет ни слова.

Представляется целесообразным промышленный транспорт узаконить, или, иными словами, легитимизировать. Кстати, в упомянутом СНИПе речь идет не только о промышленном железнодорожном, но и о других видах промышленного транспорта. Если промышленному железнодорожному транспорту в праве на жизнь отказано, то как быть с ними?

Здесь, правда, возникают проблемы с перечнем организаций железнодорожного транспорта общего пользования. Куда, например, относится оператор — он ведь не работает по публичным договорам? А дочка ОАО «РЖД» после грядущей приватизации? Тогда получается, что железнодорожный транспорт необщего пользования работает и на путях общего пользования, и наоборот. И это лишнее подтверждение тому, что надо говорить про транспорт общего и необщего пользования, только если имеется в виду характер договора на предоставление услуг.

Что же касается технических требований к сооружениям, устройствам, подвижному составу, организации движения поездов и маневровой работы, то здесь речь должна идти о магистральном и промышленном транспорте, потому что эти требования имеют отличия и отражаются в ПТЭ. В законе же железнодорожный транспорт следует делить на транспорт общего и необщего пользования, а понятие «технологический» из ст. 1 должно быть исключено.

### **Необщего пользования или подъездные?**

Согласно Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации, принятому в 1997 г., железнодорожные пути, примыкающие к железнодорожным путям общего пользования и предназначенные для обслуживания определенных грузоотправителей и грузополучателей, именовались железнодорожными подъездными путями. Пришедший ему на смену в 2003 г. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации ввел понятие «же-

лелезнодорожные пути необщего пользования». А в ст. 2 проекта нового закона «О железнодорожном транспорте» мы наблюдаем дальнейшее его развитие: «железнодорожные пути необщего пользования — железнодорожные подъездные пути, примыкающие непосредственно или через другие железнодорожные подъездные пути к железнодорожным путям общего пользования, а также железнодорожные пути, не примыкающие к железнодорожным путям общего пользования, предназначенные для обслуживания отдельных пользователей услугами железнодорожного транспорта на условиях договоров или выполнения работ для собственных нужд их владельца».

И само понятие, и его определение вызывает ряд сомнений.

Во-первых, если к путям необщего пользования относятся и примыкающие, и не примыкающие пути — зачем это указывать? Во-вторых, к чему упоминание о непубличных договорах и собственных нуждах, ведь в определении транспорта необщего пользования это сказано? В-третьих, как понимать фразу «для собственных нужд их владельца»? К примеру, ОАО «Ивановское ППЖТ», владеющее этими путями, перевозит по ним грузы клиентов в порядке так называемой транспортировки? Это по договору? Нет! Для собственных нужд? Нет! Наконец, в-четвертых, когда на рынке продавец закрывает на штанах этикетку пупкинской швейной фабрики наклейкой «Армани», это понять можно, но непонятно, какая решается задача, если наклейку «подъездной путь» прикрыть другой — «путь необщего пользования». Чем плох первый термин?

Составители казахстанского закона того же мнения (см. выше). По закону Белоруссии, подъездные пути — это железнодорожные пути, не относящиеся к железнодорожным путям общего пользования и предназначенные для транспортного обслуживания организаций, а по закону Украины, подъездные пути — железнодорожные пути, предназначенные для транспортного обслуживания одного или нескольких предприятий, организаций и учреждений во взаимодействии с железнодорожным транспортом общего пользования.

Было бы полезно и у нас восстановить в правах термин «подъездные пути», оставив железнодорожному транспорту необщего пользования его непубличную нишу в соответствии с ГК РФ. И указать, что подъездные пути могут принадлежать организациям желез-

нодорожного транспорта общего или необщего пользования.

### Новые ПТЭ железных дорог: изучить и поправить

Прежде всего хочется отметить, что назван этот документ неправильно. За время реформирования железнодорожного транспорта понятие «железная дорога» претерпело принципиальные изменения. Сейчас железные дороги — это филиалы акционерного общества. Но фраза «правила эксплуатации акционерных обществ» звучит нелепо, и, поскольку приказ Минтранса не изменения вносит, а утверждает новые ПТЭ, документ следовало назвать правилами технической эксплуатации железнодорожного транспорта, как и предусматривалось проектом ОАО «РЖД».

Хотя ПТЭ утверждены, по приказу Минтранса ввод их в действие отодвинут на 1 июля 2012 г. Это хорошо, поскольку к тому времени железнодорожники успеют документ изучить. Не исключено, что в процессе изучения будут выявлены фрагменты, нуждающиеся в правке. На некоторые из них можно указать уже сейчас.

Например, в новых ПТЭ говорится: «допускается до проведения реконструкции отдельных пунктов на железнодорожных путях необщего пользования сохранять существующие уклоны, но не круче 0,010». Представляю, как 2 июля 2012 г. на подъездной путь с уклоном 0,027 (знаю такой в горной местности на очень важном предприятии) явится уполномоченный закрывать движение. И никакие ссылки на СНиП и ПТЭ промышленного транспорта, где обозначены допускаемые уклоны в 0,030, а в трудных условиях даже 0,040, не помогут. Сработают только проверенные временем аргументы. И таких предприятий много. Значит, уточнение «но не круче 0,010» следует исключить: ведь не смогут они до июля сгладить уклон, да и ни к чему это, раз применяемая технология и технические средства обеспечивают безопасность работ.

Сложнее решить проблемы, связанные с ПТЭ, на пространстве 1520.

Скажем, ПТЭ России и Украины сходятся во взглядах на необходимую толщину гребня колеса: при скорости до 120 км/ч — от 25 до 33 мм, а при большей (до 140 км/ч) — от 28 до 33 мм. Но потом ПТЭ Украины добавляют: гребни одной колесной пары не должны различаться по толщине более чем на 4 мм.



ПТЭ Казахстана устанавливают, что при включении грузовых вагонов в пассажирские поезда нормы содержания колесных пар должны соответствовать нормам, установленным для пассажирских поездов. При этом ПТЭ России вообще запрещают ставить в пассажирские поезда грузовые вагоны, в том числе с опасными грузами (хотя зачем это уточнение об опасных грузах, если речь идет о любых грузовых вагонах?).

Все ПТЭ на пространстве 1520 не допускают эксплуатацию колесных пар при наличии остроконечного наката на гребне колеса. Между тем 3 года назад вагонники СЖТ приняли решение об исключении браковки колесных пар по признаку «остроконечный накат гребня колеса» и введении браковки по признаку «параметр опасной формы гребня колеса», а заодно дали рекомендации по его контролю.

Список подобных разночтений может быть продолжен.

Недавно на сайте Минтранса России вывесили проект приказа об утверждении Инструкции по сигнализации (ИСИ). Впрочем, этот документ вернее всего было бы охарактеризовать как очередное приложение к ПТЭ. Возможно, что Инструкция по движению и маневровой работе (ИДП) тоже станет приложением к ПТЭ. Получается, что ИСИ и ИДП уже не будут самостоятельными документами и останется только одна толстая книжка под названием «Правила технической эксплуатации»? Но загонять три документа под одну обложку представляется нетехнологичным, да и традиции ломать нужно только во имя высоких целей. Вряд ли удастся найти железнодорожника, который скажет, что новые ПТЭ по структуре лучше, старых.

В таком случае ст. 25 проекта измененного 17-ФЗ надо поправить, предус-

мотрев проверку знаний правил технической эксплуатации железных дорог и приложений к нему.

Интересно, а Минюст, зарегистрировавший ПТЭ в начале 2011 г., не возражает против такого творческого подхода к документу после его регистрации?

### Об аттестации и медицинских осмотрах

В новых ПТЭ записано, что работники, производственная деятельность которых связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожных путях общего пользования, должны проходить аттестацию, предусматривающую проверку знаний ПТЭ, ИСИ, ИДП, а также иных нормативных актов федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта. И порядок ее проведения сейчас установлен соответствующими документами.

Но как быть с работающими на железнодорожных путях необщего пользования? Они разве не должны проходить такую аттестацию? Сейчас они ее проходят в соответствии с требованиями отраслевых ПТЭ промышленного транспорта. А поскольку правила эти (числом около десятка), утвержденные высокими инстанциями, никто не отменял, они действуют? Или все-таки не действуют? На эти вопросы в новых ПТЭ и в приказе об их утверждении ответа нет. Зато он есть в ст. 25 проекта нового закона: такую аттестацию проходят все.

Впрочем, в ПТЭ нет ни слова и об обязательных медицинских осмотрах работников железнодорожного транспорта необщего пользования, предусмотренных ПТЭ промышленного транспорта. Таким образом, вопрос, способны ли новые ПТЭ повысить безопасности движения, повисает в воздухе.

Но есть надежда на перемены: в той же статье указано, что работники про-

ходят за счет средств работодателей обязательные предварительные (при поступлении на работу) и периодические (в течение трудовой деятельности) медицинские осмотры. При этом не идет речь только о железнодорожном транспорте общего пользования.

Таким образом, либо ПТЭ, либо проект закона нужно подкорректировать.

### Загадочные нормы и правила

Одним из трудных при разработке ПТЭ был вопрос о том, как в условиях перманентных структурных изменений названий должностей и функций обозначить в ПТЭ ответственных за их исполнение. Тогда и проник в ПТЭ термин «владелец инфраструктуры», до сих пор неведомый нашим железнодорожным соседям. Кто такой этот владелец, из самих ПТЭ понять нельзя. В проекте закона определено, что это российское юридическое лицо или индивидуальный предприниматель. А как его фамилия в рамках конкретного пункта ПТЭ? Чтобы это выяснить, нужно воспользоваться другими документами. Какими — еще узнаем, до 1 июля 2012 г. время есть. А, заодно сообразим к тому времени, какими сле-

дует руководствоваться «нормами и правилами», которые в изобилии упоминаются в тексте.

Ходят слухи, что с некоторыми «нормами и правилами» уже справились, заменив эти слова ссылками на пункты ИСИ. Например, п. 19 приложения № 1 к новым ПТЭ указывает: «при необходимости места установки устройств сбрасывания оборудуются указателями в соответствии с нормами и правилами». После замены получилось: «при необходимости места установки устройств сбрасывания оборудуются указателями в соответствии с п. 62 приложения № 7 к настоящему Правилам». Значит, прочитал сами ПТЭ, прочитал приложение № 1, полез в приложение № 7, нашел п. 62 и прочитал: «Места установки устройств сбрасывания (сбрасывающих башмаков, сбрасывающих острияков или сбрасывающих стрелок) оборудуются указателями в тех случаях, когда эти устройства не включены в централизацию и не имеют контроля заграждающего положения». Почему же это не написали сразу в п. 19?

\*\*\*

В этих заметках нет претензий на абсолютную истину и на полный охват всех проблем, касающихся норматив-

но-технических документов. Их разработкой заняты сотни квалифицированных специалистов, к которым автор относится с искренним уважением. Однако по разным причинам они не всегда слышат друг друга.

Наверняка при доработке текст проекта закона почистят. Может быть, в п. 1 ст. 6 учтут, что технические регламенты уже приняты, а при корректировке п. 1 ст. 12 примут во внимание, что не нужно обязывать перевозчика иметь вагоны, если самый главный перевозчик сейчас полностью от них избавляется. И заметят фразы, вписанные не железнодорожниками, например:

- «своевременно и качественно обеспечивать потребности в перевозках железнодорожным транспортом» (п. 1 ст. 1) — ведь своевременность доставки — один из показателей качества перевозок (ГОСТ Р 51005-96);
- «железнодорожные станции и отдельные пункты» (ст. 2) — потому что железнодорожная станция является раздельным пунктом наряду с разъездами, обгонными пунктами и пр.;
- «грузовые, багажные, пассажирские вагоны» (ст. 2) — как известно, багажные вагоны относятся к пассажирским.

II Международная научно-практическая конференция «Интеллектуальные системы на транспорте»

**Intellect 2012 Trans**

28-31 Марта 2012

Петербургский государственный университет путей сообщения

**Информационные партнеры**






**При поддержке и участии**










- Реализация технологической платформы «Высокоскоростной интеллектуальный железнодорожный транспорт»
- Интеллектуальные системы управления и обеспечения безопасности движения
- Интеллектуальные решения при обеспечении информационной безопасности
- Интеллектуальные бизнес-системы, «мягкие» и «облачные» вычисления

[www.intellect-trans.ru](http://www.intellect-trans.ru)



Отсканировав данный QR-код, Вы сможете быстро получить всю информацию о конференции на нашем сайте

**Организаторы**




**Санкт-Петербург, Московский пр., д. 9**

**+7 (812) 570 76 68**

**info@intellect-trans.ru**