



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по тенденциям
и экономике транспорта****Семьдесят третья сессия**

Женева, 25–27 ноября 2019 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

Финансирование железных дорог**и государственно-частные партнерства****Люксембургский протокол – предложение правительства****Передано правительством Люксембурга*****I. Справочная информация**

1. Люксембург является страной, в которой в феврале 2007 года проходила дипломатическая конференция по принятию Люксембургского протокола по железнодорожному оборудованию к Кейптаунской конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования (Люксембургский протокол по железнодорожному оборудованию). Этот протокол, как мы ожидаем, вступит в силу в 2020 году.

2. Кейптаунская конвенция вступила в силу в 2006 году и была принята 79 государствами. На ее основе была введена новая глобальная система признания, приоритизации и принудительного исполнения прав кредиторов и лизингодателей по соглашениям об обеспечении исполнения обязательства или об условной продаже (коллективные соглашения об обеспечении исполнения обязательства) в отношении определенных видов подвижного оборудования. Их права регистрируются в международном регистре, доступном для всех круглосуточно в Интернете. Протокол по воздушным судам, применяющий Конвенцию к воздушным судам, также вступил в силу в 2006 году и в настоящее время действует в 76 государствах, включая несколько стран – членов ЕС. Международный регистр воздушных судов базируется в Дублине, Ирландия.

3. Люксембургский протокол по железнодорожному оборудованию предусматривает применение Конвенции ко всему железнодорожному подвижному составу в широком смысле этого слова, в силу чего он охватывает не только обычное железнодорожное оборудование, но и легкий железнодорожный транспорт, трамваи,

* Настоящий документ был представлен после истечения стандартного предельного срока в результате консультаций с государством-членом и ввиду обстоятельств, не зависящих от секретариата.



вагоны канатной дороги и даже средства, перевозящие людей в аэропортах. Соответственно, он позволит добиться значительно более высокого уровня обеспечения для участвующих в таких операциях кредиторов и лизингодателей по соглашению об обеспечении исполнения обязательств в отношении железнодорожного подвижного состава в тех случаях, когда должники находятся в договариваемом государстве. Международный регистр железнодорожного подвижного состава будет базироваться в Люксембурге.

4. В Люксембургском протоколе по железнодорожному оборудованию также впервые предусмотрена глобальная система уникальной идентификации железнодорожного подвижного оборудования с идентификационными номерами, присваиваемыми на основе международного регистра.

5. Система присвоения уникальных номеров известна под названием Система уникальной идентификации рельсового транспорта (URVIS). Номер URVIS должен быть постоянно размещен на подвижном составе, но способ его прикрепления еще предстоит определить, при этом он должен соответствовать как нынешней отраслевой практике, так и будущим технологическим и другим достижениям. В этой связи мы просим, чтобы на вышеупомянутом совещании была учреждена группа экспертов для согласования в глобальном масштабе системы, определяющей способ крепления на постоянной основе уникальных идентификаторов (номеров URVIS) на железнодорожном подвижном оборудовании.

6. В приложении I приводится краткий документ с изложением позиции, в котором этот вопрос рассматривается более подробно. В приложении II предлагается круг ведения группы экспертов.

7. SC.2 предлагается рассмотреть вопрос о создании группы экспертов по URVIS, подотчетной Рабочей группе по железнодорожному транспорту Комитета по внутреннему транспорту в соответствии с кругом ведения, предложенным в приложении II.

8. С учетом роли ЕЭК ООН как платформы ООН для внутреннего транспорта и той международной роли, которую она играет в железнодорожном секторе в качестве единственного органа ООН, объединяющего государства-члены, национальные железные дороги и технических экспертов из различных железнодорожных систем, Рабочая группа по железнодорожному транспорту является единственным органом, способным выполнять эту техническую задачу.

Приложение I

Документ с изложением позиции

Определение глобальных правил и протоколов для установки уникальных идентификаторов на железнодорожном подвижном оборудовании

Введение

1. Люксембургский протокол по железнодорожному оборудованию к Кейптаунской конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования (**Люксембургский протокол по железнодорожному оборудованию**) был принят на дипломатической конференции в Люксембурге, состоявшейся в феврале 2007 года.
2. Люксембургский протокол по железнодорожному оборудованию предусматривает новую общую систему международных обеспечительных прав для кредиторов (использующих обеспечение лизингодателей и лизингополучателей), чьи гарантии будут регистрироваться в международном регистре, который будет базироваться в Люксембурге под эгидой надзорного органа в составе договаривающихся государств и доступен для круглосуточного поиска.
3. Протокол охватывает все железнодорожное подвижное оборудование, определяемое очень широко и включающее любое транспортное средство, которое может передвигаться по закрепленным железнодорожным путям или по, над или под направляющими путями¹. Это означает, что, помимо обычных пассажирских и грузовых локомотивов, грузовых и пассажирских вагонов, трамваи, поезда метро, вагоны канатной дороги и рельсовые портовые краны также подпадают под действие Люксембургского протокола по железнодорожному оборудованию.
4. Таким образом, Люксембургский протокол по железнодорожному оборудованию будет способствовать тому, что банки, лизингодатели, пенсионные фонды и другие финансовые институты смогут выдавать кредиты по привлекательным ставкам для поддержки столь необходимых закупок нового подвижного оборудования во всем мире без государственных гарантий. Это также даст возможность государственным и частным операторам рефинансировать существующий парк, создаст столь необходимую ликвидность по привлекательным ставкам и обеспечение для операционного лизинга железнодорожного подвижного оборудования. Кроме того, Люксембургский протокол по железнодорожному оборудованию снизит барьеры для выхода на рынок операторов и приведет к повышению конкурентоспособности и динамичности железнодорожной отрасли во всем мире, создаст важные социальные, экологические и экономические преимущества, а также новые возможности для развития бизнеса.
5. Люксембургский протокол по железнодорожному оборудованию, как ожидается, вступит в силу в договаривающихся государствах в 2020 году. Протокол ратифицировали Европейский союз (в областях своей компетенции), Габон, Люксембург и Швеция. Кроме того, многие государства – члены ООН уже подписали Протокол и приступают к его ратификации. Другие государства-члены либо активно работают над принятием Протокола, либо начали изучать этот вопрос или же недавно заявили, что они намерены двигаться вперед по пути его принятия.
6. В разработке как Люксембургского протокола по железнодорожному оборудованию, так и правил, подготовленных на его основе, приняли участие правительственные эксперты и субъекты частного сектора, представленные некоммерческой ассоциацией – Рабочей группой по железнодорожному транспорту.

¹ Статья I, пункт 2 е).

Идентификация железнодорожного подвижного оборудования на основе уникального номера

7. Способность однозначно идентифицировать железнодорожное подвижное оборудование имеет решающее значение для эффективного функционирования Люксембургского протокола по железнодорожному оборудованию. Однако идентификация на основе уникального номера приобретает все большее коммерческое значение, способствуя, например, отслеживанию состояния и местоположения оборудования в режиме реального времени, осуществлению программ профилактического технического обслуживания и более эффективному анализу несчастных случаев для целей страхования гражданской ответственности и других видов страхования². С другой стороны, правительства согласились с тем, что финансовые последствия использования договаривающимися сторонами системы регистрации на основе Люксембургского протокола по железнодорожному оборудованию должны быть как можно более инклюзивными и, следовательно, как можно более эффективными с точки зрения затрат, на чем настаивают и частные финансисты и операторы. Это означает, что система идентификации, как предварительное условие для регистрации, также должна быть как можно более недорогой.

8. Статья XIV Люксембургского протокола по железнодорожному оборудованию регулирует вопрос об уникальной идентификации следующим образом:

Статья XIV – Идентификация железнодорожного подвижного оборудования для целей регистрации

1. Для целей подпункта а) пункта 1 статьи 18 Конвенции правила должны предписывать систему распределения Регистратором идентификационных номеров для обеспечения индивидуальной идентификации объектов железнодорожного оборудования. Идентификационный номер должен:

а) быть присоединен к объекту железнодорожного оборудования;

б) соотноситься в Международном регистре с именем производителя и регистрационным номером оборудования производителя, присоединенным таким образом; или

с) соотноситься в Международном регистре с национальным или региональным идентификационным номером, присоединенным таким образом.

9. Мы ожидаем, что положения подпунктов б) и с) будут использоваться только в том случае, если возникнут те же самые вопросы.

10. Правила будут изданы в окончательном виде в день вступления Протокола в силу. Люксембургский протокол по железнодорожному оборудованию вступает в силу между государствами, которые сдали на хранение документы о присоединении, после, **в зависимости от того, что наступит позднее**, а) первого дня месяца по истечении трех месяцев после даты сдачи на хранение четвертого документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении и б) даты сдачи Секретариатом депозитарию сертификата, подтверждающего, что Международный регистр функционирует в полном объеме³.

11. Функции секретариата будет выполнять Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ), расположенная в Берне⁴. Депозитарием является Международный институт унификации частного права (УНИДРУА)⁵.

12. Последний проект правил устанавливает новую глобальную уникальную систему идентификации для всей системы железнодорожного подвижного состава,

² Во избежание двусмысленности, для этих целей признается, что идентификатор должен быть уникальным на момент его выдачи и в последующий период.

³ Статья XXIII Протокола.

⁴ Статья XII 6), там же.

⁵ Статья XXXIII 1), там же.

известной под названием «Система уникальных идентификационных номеров железнодорожных транспортных средств или URVIS». Они гласят:

«Идентификатор URVIS» в отношении единицы железнодорожного подвижного оборудования означает уникальный 16-значный идентификационный номер, присвоенный в соответствии с системой, предусмотренной разделом 5 настоящих Правил».

13. При этом раздел 5.3 гласит:

«Идентификатор URVIS должен состоять из пятнадцати знаков, в качестве которых могут быть использованы только цифры; нули допускаются в любом положении, кроме первой позиции, а автоматически генерируемая контрольная цифра образует шестнадцатый знак, полученный на основе модульного алгоритма 10N Луна»⁶.

14. Раздел 5.1 проекта правил гласит:

«Для осуществления регистрации использование идентификатора URVIS, предоставленного Международным регистром в отношении железнодорожного подвижного оборудования, является обязательным и, если это предусмотрено, представляет собой единственное средство выполнения требований подпункта с) i) и ii) раздела 5.3 правил».

15. Вместе с тем необходимо решить ряд перечисленных ниже ключевых вопросов таким образом, чтобы в максимально возможной степени согласовать требования к целостности системы безопасности, предлагаемой Люксембургским протоколом по железнодорожному оборудованию, с отраслевой практикой маркировки и обеспечения доступа к идентификаторам.

a) Отрасли необходимо глобальное техническое руководство в плане того, как «присоединять» идентификатор. Логично, что этот идентификатор должен быть присоединен на постоянной основе или, если он нуждается в замене⁷, должны быть указаны условия для его «безопасной» замены;

b) тип идентификатора не указан. Метод нанесения краской цифр – обычная практика для имматрикуляции идентификаторов – представляется явно неудовлетворительным, поскольку такие цифры не являются вечными и могут быть замаскированы или закрашены. В прошлом при решении вопроса о постоянном маркировочном знаке выбор очевидно падал либо на металлическую пластину, либо на клеймо. Но теперь это может быть и коробка, содержащая чипы системы радиочастотной идентификации (RFID), и другие электронные устройства, на постоянной основе прикрепленные к вагону;

c) размер идентификатора(идентификаторов) и его(их) способность считываться агентами-людьми, работающими с электронными машинами или без них;

d) предполагается ли считывать показания идентификатора в электронном виде и каким образом они должны быть доступны;

e) если данные идентификатора можно получить на удалении, следует ли обеспечить их доступность для любых лиц или же только для отдельных лиц, связанных с процессом выдачи гарантий;

f) создание гибкой системы пересмотра с учетом развития технологий.

⁶ Последний абзац.

⁷ Например, в результате повреждения.

Приложение II

Сфера компетенции

Круг вопросов и ожидаемые результаты

1. Группа экспертов сосредоточит свою деятельность на следующих вопросах:
 - a) определение методологий, инструментов и передовой практики для оценки оптимальных способов маркировки железнодорожного подвижного оборудования с помощью уникальных идентификаторов в целях обеспечения совместимости маркировки с требованиями Люксембургского протокола по железнодорожному оборудованию;
 - b) разработка открытых стандартов для применения Системы идентификации железнодорожного оборудования на основе уникального номера (URVIS) среди соответствующих заинтересованных сторон;
 - c) подготовка рекомендаций и проектов протоколов для разнообразных систем маркировки подходящего подвижного оборудования с помощью уникальных идентификаторов с учетом разнообразия оборудования, потенциально подлежащего маркировке, необходимости проявлять гибкость для адаптации к будущему технологическому развитию и обеспечения сбалансированности затрат и эффективности;
 - d) рассмотрение протоколов о частном и публичном доступе к показаниям уникального идентификатора, прежде всего в тех случаях, когда они доступны удаленно, и вынесение по ним соответствующих рекомендаций.

Методы работы

2. Группе экспертов следует принять во внимание правила и протоколы, уже действующие в отношении маркировки железнодорожного подвижного оборудования, включая правила, изданные Европейским железнодорожным агентством и Американской ассоциацией железных дорог, Регулятором безопасности на железных дорогах Южной Африки и любые указания ОТИФ по договорам КОТИФ8, и получить соответствующие сведения от Рабочей группы по железным дорогам, акционерного общества «Регулис», регистратора Международного регистра или любого его преемника, ОТИФ, УНИДРУА или организаций, финансирующих приобретение железнодорожного оборудования, а также отраслевых экспертов, поставщиков технологий и систем идентификации о возможностях, практичности и стоимости различных систем опознавательной маркировки.
3. Группа экспертов создается и функционирует в соответствии с Руководящими принципами создания и функционирования групп специалистов в рамках ЕЭК ООН, утвержденными Исполнительным комитетом ЕЭК ООН 31 марта 2010 года (ECE/EX/2/Rev.1). На своем первом заседании Группа экспертов утвердит план работы, в котором четко устанавливаются цели и виды деятельности, включая сроки их выполнения.
4. Предполагается, что Группа экспертов проведет два совещания в 2020 году и по крайней мере одно совещание в 2022 году во Дворце Наций в Женеве, перед тем как завершить свою деятельность путем представления доклада Рабочей группе по железнодорожному транспорту на ее семьдесят шестой сессии (ноябрь 2022 года, Женева). Этот доклад должен также содержать предложения по процедурам мониторинга и последующей деятельности.
5. Перевод документов и синхронный перевод для всех сессий Группы, проводимых во Дворце Наций в Женеве, на английский, русский и французский языки будут осуществляться силами ЕЭК ООН.
6. Участие в работе Группы экспертов открыто для всех заинтересованных стран – членов Организации Объединенных Наций и экспертов. В ее работе предлагается

принять участие заинтересованным межправительственным и неправительственным организациям, а также заинтересованным органам железнодорожной администрации и компаниям, грузовым и транспортно-экспедиторским предприятиям, сотрудникам интермодальных терминалов, грузовых и логистических центров и портовым властям, которые могут высказывать свои экспертные мнения в соответствии с правилами и существующей практикой Организации Объединенных Наций.

Секретариат

7. ЕЭК будет предоставлять для Группы экспертов услуги секретариата и обеспечивать тесное сотрудничество с секретариатом Люксембургского протокола и всеми соответствующими заинтересованными сторонами.
