



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по железнодорожному транспорту****Группа экспертов по постоянной идентификации
железнодорожного подвижного состава****Первая сессия**

Женева, 2–4 сентября 2020 года

Пункт 3 предварительной повестки дня

Предпосылки создания Группы**Работа над созданием глобального общего
идентификатора для железнодорожного подвижного
состава****Представлено Железнодорожной рабочей группой*****I. Введение**

1. Люксембургским протоколом по железнодорожному оборудованию предусмотрена новая система прав кредиторов (залогодателей, арендодателей и условных продавцов) на международные гарантии исполнения обязательств, в рамках которой гарантии кредиторов (определяемые во всех случаях как «международные гарантии») должны быть зарегистрированы в международном регистре, расположенном в Люксембурге, и круглосуточно доступны для поиска в Интернете. Для того чтобы кредиторы могли зафиксировать кредитовое сальдо путем регистрации (а возможно, и обеспечения соблюдения) международной гарантии в отношении того или иного объекта подвижного состава, он должен быть однозначно идентифицируемым. Проблема заключается в том, что в настоящее время универсальной системы индивидуальной идентификации железнодорожного подвижного состава не существует, поэтому необходимо разработать новую систему. Настоящий документ посвящен вопросу о том, как эта система должна функционировать на практике.

II. Почему необходима новая система нумерации

2. Важнейшим (и логичным) требованием Протокола является требование о наличии у подвижного состава уникального идентификатора. Только в этом случае

* Настоящий документ был запланирован к изданию после установленного срока в силу обстоятельств, не зависящих от представившей его стороны.



можно гарантировать права кредитора в отношении профинансированного им оборудования. Кроме того, идентификатор должен быть уникальным постоянно, а не только в какой-то определенный момент времени, и этот идентификатор должен указывать на конкретный объект подвижного состава. Реализация этой концепции принесет также ряд других преимуществ для заинтересованных сторон, связанных с железнодорожными перевозками и их финансированием¹.

3. Статья XIV Люксембургского протокола гласит, что необходимо создать «систему распределения Регистратором идентификационных номеров для обеспечения индивидуальной идентификации объектов железнодорожного оборудования». Идентификационный номер должен размещаться на подвижном составе и соотноситься в международном регистре с названием завода-изготовителя и регистрационным номером завода-изготовителя или же с национальным или региональным идентификационным номером объекта, на котором он размещен.

4. Во всем мире насчитывается несколько миллионов локомотивов и вагонов, построенных тысячами изготовителей из десятков стран. Многие (хотя и не все) заводы-изготовители присваивают своей продукции номера. Однако нет никакой гарантии, что эти номера не будут повторяться, использоваться повторно или копироваться другими заводами-изготовителями. Потому номер, присваиваемый изготовителем, не может использоваться в качестве универсального идентификатора.

5. В большинстве случаев подвижному составу присваиваются порядковые номера, используемые для повседневной эксплуатации. В некоторых странах мира эти номера выделяются национальным или наднациональным регулирующим органом, отвечающим за лицензирование или сертификацию подвижного состава для его эксплуатации в рамках конкретных железнодорожных систем (регистрация). Однако эти номера могут меняться. Более того, действующие в большинстве стран мира механизмы присвоения порядкового номера не могут использоваться для целей Протокола по следующим причинам:

- в разных регионах действуют совершенно разные механизмы присвоения порядковых номеров (при этом, разумеется, не исключается возможность использования одного и того же порядкового номера в двух разных частях света);
- в некоторых случаях номера могут дублироваться/использоваться повторно или изменяться, поскольку номер зачастую структурирован либо имеет частично структурный характер (т. е. один из элементов номера может указывать на класс оборудования или оператора и поэтому может измениться в случае восстановления, технической модернизации/модификации оборудования или смены оператора);
- действующие механизмы распространяются не на все типы подвижного состава, охватываемые Протоколом².

6. Ни одна из существующих систем идентификации подвижного состава не удовлетворяет требованиям Протокола, и поэтому необходимо разработать новое решение.

III. Номер УРВИС

7. Дипломатическая конференция, в ходе которой в Люксембурге был принят Люксембургский протокол по железнодорожному оборудованию, поручила подготовительной комиссии заложить основу для осуществления Протокола. Подготовительная комиссия пришла к выводу, что для целей Протокола каждому

¹ Подробнее об этом см. Identifying railway rolling stock- it's time for a world-wide system: <http://railworkinggroup.org/wp-content/uploads/docs/r0480.pdf>.

² Например, эти механизмы не распространяются на трамваи и фуникулеры. См. более подробную информацию, размещенную по ссылке: <http://railworkinggroup.org.nova.ch-meta.net/wp-content/uploads/docs/r0556.pdf>.

объекту должен быть присвоен новый идентификационный номер, так называемый «номер УРВИС»³, который носил бы постоянный и уникальный характер как во время его присвоения объекту, так и в дальнейшем. В будущем этот номер будет использоваться наравне с любыми порядковыми номерами по аналогии с тем, как автомобили обычно имеют номерной знак, который прикреплен снаружи и может меняться, и номер шасси, который обычно наносится на шасси штамповкой и никогда не меняется. Выдачу номеров УРВИС по номинальной стоимости будет осуществлять Международный регистр, и международные гарантии кредиторов будут регистрироваться с использованием этих номеров. При этом наличие у объектов подвижного состава номера УРВИС связано со множеством других преимуществ для отрасли, не в последнюю очередь в плане отслеживания местоположения и статуса, контроля за обеспечением безопасности, технического обслуживания и страхования.

8. Что касается подвижного состава, зарегистрированного в государствах — членах ЕС, то в настоящее время с Европейским железнодорожным агентством обсуждается вопрос о налаживании технических связей между Люксембургским международным регистром и национальными реестрами транспортных средств государств — членов ЕС (регистрационный реестр). Вероятно, наиболее оптимальное решение заключается в том, чтобы вместе с порядковым номером в регистрационный реестр вносить номер УРВИС, который будет использоваться в реестре с новым порядковым номером в случае его изменения.

9. Положения о функционировании Международного регистра будут опубликованы до вступления Протокола в силу. В соответствии с этими положениями регистратор будет по запросу выдавать номера УРВИС заявителям — обычно из числа заводов-изготовителей, зарегистрированных арендаторов или владельцев подвижного состава. Ни при каких обстоятельствах один и тот же номер не будет выдаваться дважды. Номера будут состоять из 15 арабских цифр. Использование нулей допускается в любой позиции, кроме первой, а шестнадцатую позицию будет занимать контрольная цифра, автоматически генерируемая с помощью алгоритма mod 10 Луна⁴. Идентификатор УРВИС не будет структурным, т. е. он должен присваиваться в том виде, в каком его сгенерирует регистратор, хотя за небольшую дополнительную плату у регистратора можно будет запрашивать определенные номера⁵.

IV. Добровольная система

10. Согласно Люксембургскому протоколу присваивать номер УРВИС каждой отдельной единице подвижного состава не требуется. Однако после вступления Протокола в силу в том или ином государстве, любой арендодатель или иной обеспеченный кредитор сможет потребовать, чтобы оборудованию, на которое дебитору/арендатору из этого государства предоставляются финансовые средства, был присвоен номер УРВИС, что позволит кредитору зарегистрировать свою обеспечительную гарантию в Международном регистре. Таким образом, несмотря на то что идентификаторы УРВИС не являются обязательными, заводам-изготовителям, вероятно, целесообразно запрашивать их для всех новых единиц подвижного состава.

11. Что касается существующего подвижного состава, то, прежде чем старые обеспечительные гарантии утратят свой приоритет перед новыми обеспечительными гарантиями, зарегистрированными на более позднем этапе в качестве международных гарантий, будет действовать переходный период. Ожидается, что в течение этого переходного периода номера УРВИС будут запрашиваться для существующего оборудования, финансирование на которое уже получено, а также добавляться в случае рефинансирования подвижного состава. Операторам, владеющим собственным подвижным составом, не используемым в качестве обеспечения по каким-либо

³ Система уникальной идентификации рельсовых транспортных средств.

⁴ См. отдельный документ, размещенный по адресу: www.railworkinggroup.org/wp-content/uploads/docs/R0921.pdf.

⁵ То есть по желанию заявителя в идентификатор можно будет включать исходный заводской или порядковый номер.

долговым обязательствам (например, в случае крупных государственных железнодорожных компаний), нет необходимости получать номера УРВИС. Однако в случае реального или потенциального пересечения подвижным составом юрисдикционных границ этим операторам может быть целесообразно получить номера УРВИС и оформить свою гарантию либо путем регистрации международной гарантии, если имеет место внутренний финансовый лизинг, либо путем уведомления о продаже, связанного с первоначальной сделкой по приобретению подвижного состава, чтобы все участники были уведомлены о гарантии оператора.

V. Размещение номера УРВИС на подвижном составе

12. Номер, выданный железнодорожным регистратором, должен фиксироваться на оборудовании таким образом, чтобы он был износостойким. Номер может размещаться на заводской табличке, на дополнительной табличке или же наноситься штамповкой на шасси. Однако идентификация может осуществляться и с помощью более сложного оборудования, например системы радиочастотной идентификации (RFID) или NFC-метки, что позволит кредиторам, операторам и регулирующим органам в режиме реального времени отслеживать статус и местонахождение профинансированного подвижного состава с помощью GPS или систем мониторинга движения. Штампованные номера должны быть доступны для проверки и читаемы в течение всего срока эксплуатации подвижного состава. ЕЭК ООН учредила группу экспертов для подготовки рекомендаций в отношении общих стандартов постоянной маркировки подвижного состава с использованием номера УРВИС. По мере возможности эти стандарты должны отражать текущую практику в отрасли, а процесс их внедрения должен быть как можно менее сложным и затратным. Скорее всего, это будет процесс, сопровождающийся постепенным усложнением: сначала в рамках более простой системы номер УРВИС будет, например, просто добавляться к табличке, [уже] закрепленной на поверхности объекта подвижного состава, а затем могут появиться возможности, связанные (но не обязательно) с разработкой более сложных смарт-систем идентификации, в том числе с использованием RFID-меток и технологии мониторинга в режиме реального времени⁶. Заводы-изготовители могут принять решение об автоматическом включении номера УРВИС в свои стандартные заводские таблички при выпуске нового подвижного состава в качестве услуги для клиентов за небольшую плату или же они могут подождать, пока клиенты сами не попросят заводы-изготовители об этой услуге. Было бы целесообразно включить номер УРВИС во все журналы учета технического состояния или технического обслуживания подвижного состава. Важным преимуществом такого шага станет возможность однозначной привязки журналов учета технического обслуживания к конкретному объекту подвижного состава, в какой бы точке мира он ни находился. Вместе с тем данная мера не является обязательным требованием Протокола.

13. Более подробную информацию о Люксембургском протоколе по железнодорожному оборудованию можно найти на веб-сайте www.railworkinggroup.org.

⁶ Это может потребоваться в силу иных причин, связанных с обеспечением национальной безопасности.