


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

**Доклад Группы экспертов по постоянной
идентификации железнодорожного подвижного состава
о работе ее первой сессии**
Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–5	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	6	3
III. Выборы должностных лиц (пункт 2 повестки дня)	7	3
IV. Предпосылки создания Группы (пункт 3 повестки дня)	8–13	3
V. Программа работы Группы (пункт 4 повестки дня)	14–15	5
VI. Разработка Системы уникальной идентификации железнодорожных транспортных средств (пункт 5 повестки дня)	16–33	5
A. Передовая практика и национальные требования в области маркировки подвижного состава	16–19	5
B. Технические вопросы	20–25	5
C. Определение возможных решений	26–28	6
D. Проверка возможных решений	29–30	6
E. Выбор решений	31	6
F. Разработка рекомендаций и стандартов	32–33	7
VII. Прочие вопросы (пункт 6 повестки дня)	34–35	7
VIII. Сроки проведения следующей сессии (пункт 7 повестки дня)	36–38	7
IX. Принятие решений (пункт 8 повестки дня)	39	7



Приложения

I.	Предложения правительства Российской Федерации относительно принципов, которыми следует руководствоваться в работе Группы экспертов.....	8
II.	Предложения Железнодорожной рабочей группы относительно принципов, которыми следует руководствоваться в работе Группы экспертов.....	9

I. Участники

1. Группа экспертов по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава (PIRRS, или Группа) провела свою первую сессию 2–4 сентября 2020 года в режиме смешанного совещания, которое проходило одновременно в онлайн-формате и очном формате в Женеве.
2. В работе сессии Группы экспертов приняли участие представители следующих стран: Албании, Италии, Российской Федерации, Румынии, Финляндии, Франции и Хорватии.
3. На сессии присутствовали представители следующих межправительственных организаций: Африканского союза, Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ), Международного института унификации частного права (УНИДРУА), а также Европейского железнодорожного агентства (ЕЖДА).
4. Были представлены следующие неправительственные организации: Сообщество европейских железных дорог и компаний по управлению инфраструктурой (СЕЖД), Железнодорожная рабочая группа (ЖРГ) и Международный союз ассоциаций частных владельцев грузовых вагонов (МСАГВ).
5. В работе сессии приняли участие представители следующих организаций, отраслевых групп частного сектора и научных кругов: «Хьюпэк интермодэл СА» (интермодальные перевозки), Управляющая компания «НефтеТрансСервис», «Оксер консалтинг» ЛЛП и «Улусой рейлвэй системс».

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)*

Документы: ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2020/1

6. Группа экспертов утвердила повестку дня сессии.

III. Выборы должностных лиц (пункт 2 повестки дня)

7. Группа экспертов избрала Председателем Группы г-на Константина Григорьева. Странам было предложено выдвинуть своих кандидатов на должность заместителя Председателя, который будет избран на следующей сессии Группы экспертов. Кандидатуры должны быть направлены в секретариат до 31 января 2021 года.

IV. Предпосылки создания Группы (пункт 3 повестки дня)**

Документы: ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2020/3

8. ЖРГ представила информацию о предыстории Люксембургского протокола по железнодорожному оборудованию к Кейптаунской конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования, а также более общую информацию о самой Конвенции, ее ключевых положениях, сфере применения и достигнутом прогрессе в плане содействия ее вступлению в силу. В ходе этого выступления были также даны разъяснения в отношении Системы уникальной идентификации железнодорожных транспортных средств (УРВИС), которая предусмотрена Протоколом.

* Информацию о сессии см. URL: http://www.unece.org/trans/main/sc2/ge_pirrs_tor.html.

** Доклады, представленные на этом совещании, см. URL: http://www.unece.org/trans/main/sc2/ge_pirrs_01.html.

9. Российская Федерация изложила свою позицию по УРВИС и подчеркнула следующие моменты (полный текст приводится в приложении I):

- Группе следует придерживаться положений Кейптаунской конвенции и Люксембургского протокола, не отступая от них. Группе следует заниматься разработкой международных «модельных правил» для защиты интересов кредиторов.
- Документацию для реализации УРВИС следует разрабатывать для подвижного состава, приобретенного в кредит, если это указано в условиях соответствующего соглашения.
- Система нумерации железнодорожного подвижного состава для эксплуатации железнодорожного транспорта должна осуществляться в соответствии с национальным законодательством стран, ратифицировавших Кейптаунскую конвенцию и Люксембургский протокол.
- Номер УРВИС не должен заменять существующие порядковые номера подвижного состава, используемые государствами для эксплуатации железнодорожного транспорта.
- Управление УРВИС следует осуществлять регистратору международного реестра в соответствии с положениями надзорного органа, и надзорный орган имеет право назначать таких экспертов, как ОТИФ, Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД), ЕЖДА, Совет по железнодорожному транспорту государств — участников Содружества и Международный комитет железнодорожного транспорта (МКЖТ), а также другие специализированные международные экспертные группы, организации или учреждения, чтобы они выступали в качестве специального комитета экспертов для консультирования по вопросам маркировки номеров УРВИС и управлению базами данных УРВИС.
- Система маркировки должна быть простой, совместимой с лучшей отраслевой практикой, связанной с ограниченными затратами и легко интегрируемой с процедурой регистрации новых транспортных средств, относящихся к подвижному составу, если это предусмотрено кредитным (лизинговым) соглашением.

10. ЖРГ предложила в связи с этими пунктами ряд альтернативных формулировок, которые включены в приложение II.

11. Группа обсудила систему нумерации с использованием 16-значного идентификатора, которая должна осуществляться вместе с Люксембургским протоколом. Внедрение системы нумерации с 16-значным идентификатором носит добровольный характер, однако кредиторы могут настаивать на ее использовании, если это указано в договоре. Цель системы с 16-значным идентификатором заключается не в том, чтобы повлиять на работу систем присвоения порядковых номеров, существующих в различных национальных и международных контекстах, а в том, чтобы повысить уровень защищенности, прежде всего для финансирующей стороны. Группа подтвердила, что номер УРВИС не должен заменять существующие порядковые номера подвижного состава, которые непосредственно используются в соответствии с национальными или региональными требованиями.

12. Группа обсудила роль реестра и его надзорного органа. Секретариат обратил внимание на то, что вопросы управления реестром и процедуры выдачи номеров УРВИС выходят за рамки мандата Группы, поскольку они определяются Протоколом или положениями, опубликованными в связи с ним.

13. Группа с удовлетворением отметила общую информацию, представленную ЖРГ и Российской Федерацией. Она приняла решение включить в доклад предложения Российской Федерации по шести принципам, а также предложения Железнодорожной рабочей группы по этому вопросу (см. приложения I и II). Группа решила провести дополнительное изучение этих двух предложений.

V. Программа работы Группы (пункт 4 повестки дня)

Документы: ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2020/6

14. Группа обсудила проект программы работы и его связь с различными целями, изложенными в круге ведения Группы.

15. Группа приняла проект программы работы с поправками, которые отражают включение в него по просьбе ОТИФ вопроса об изучении вариантов использования и размещения номера УРВИС на подвижном составе.

VI. Разработка Системы уникальной идентификации железнодорожных транспортных средств (пункт 5 повестки дня)

Документы: ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2020/4, ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2020/5, неофициальный документ № 1 SC.2/PIRRS (2020 год), неофициальный документ № 2 SC.2/PIRRS (2020 год), неофициальный документ № 3 SC.2/PIRRS (2020 год), неофициальный документ № 4 SC.2/PIRRS (2020 год)

A. Передовая практика и национальные требования в области маркировки подвижного состава

16. ЖРГ выступила с подробным сообщением об УРВИС, в котором были изложены вопросы практического характера и руководящие принципы, касающиеся ее внедрения и связанные в том числе с тем, что, поскольку номер УРВИС намеренно носит неструктурированный характер (т. е. он представляет собой случайный набор цифр), можно будет запрашивать такие персонализированные номера, чтобы 16-значный идентификатор УРВИС мог включать в себя номера подвижного состава, присваиваемые в соответствии с национальными и региональными системами нумерации, если это будет способствовать дальнейшему упрощению системы идентификации. ЕЖДА представило доклад о Европейском регистре транспортных средств (ЕРТС) и о процессе выдачи разрешений на транспортные средства в Европейском союзе. В докладе были освещены следующие вопросы: предыстория, законодательная база, сведения, которые содержатся в ЕРТС, структура европейского номера транспортного средства (ЕНТС) и порядок выдачи разрешений на транспортные средства в Европейском союзе.

17. В рамках этого пункта повестки дня Группа вновь повторила, что УРВИС не будет заменять существующие номера подвижного состава, присваиваемые в соответствии с национальными и региональными системами нумерации.

18. Группа поблагодарила ЖРГ и ЕЖДА за их сообщения, посвященные передовой практике и национальным требованиям в области маркировки подвижного состава, и просила другие государства-члены поделиться в ходе будущих совещаний своим опытом, чтобы обеспечить более широкую базу для анализа.

19. Любые документы, содержащие материалы для этого анализа, должны быть представлены в секретариат до 31 января 2021 года.

B. Технические вопросы

20. ЕЖДА представила доклад о технологии блокчейн, в котором была описана сама эта технология, а также возможные преимущества для регистрации номеров УРВИС, связанные с ее применением.

21. Группа поблагодарила ЕЖДА за его сообщение и просила другие государства-члены поделиться в ходе будущих совещаний своими соображениями относительно технических вопросов, чтобы обеспечить более широкую базу для анализа.

22. Эксперты обсудили различные технические системы, используемые в настоящее время для поддержки других реестров в целях постоянной маркировки подвижного оборудования. Для дальнейшего обсуждения этого вопроса на будущих совещаниях будет полезно провести сравнение других систем и технологий.

23. Группа просила секретариат связаться с Международным регистром воздушных судов, созданным во исполнение Протокола по авиационному оборудованию к Кейптаунской конвенции, чтобы подготовить для следующей сессии документ, содержащий материалы по данному пункту повестки дня. Железнодорожная рабочая группа согласилась передать Группе экспертов документ о системе нумерации и регистрации контейнеров.

24. Группа просила государства-члены представить на следующем совещании сообщения, посвященные примерам национального или наднационального уровня в отношении реестров морских судов.

25. Любые документы, содержащие материалы для этого анализа, должны быть представлены в секретариат до 31 января 2021 года.

C. Определение возможных решений

26. Группа высказала некоторые первоначальные соображения относительно возможных решений. Группа отметила, что необходимо среди прочего рассмотреть аспекты, касающиеся размещения, долговечности, видимости и доступности уникального идентификатора. Кроме того, обсуждался вопрос о том, какую информацию должен содержать уникальный идентификатор. Что касается способов крепления идентификатора на подвижном составе, то были упомянуты возможные варианты, связанные с использованием табличек, радиочастотной идентификации (RFID) и окраски. При обсуждении аспекта долговечности Группа рассмотрела также вопрос о том, в какой степени в рамках системы необходимо допускать дублирование, в частности использование на разных частях вагона двух разных типов номеров, прикрепляемых стационарно. Группа согласилась с тем, что для содействия обсуждению требуется дальнейшая подготовительная работа, поэтому для следующей сессии Группы необходимо подготовить справочный документ по этой теме.

27. Группа поблагодарила делегатов за их вклад в обсуждение возможных решений и поручила секретариату в сотрудничестве с ЖРГ подготовить первоначальный перечень возможных решений для рассмотрения на следующей сессии. Группа призвала также делегатов представить свои предложения по возможным решениям.

28. ЖРГ пояснила, что номер УРВИС будет предоставляться для всех типов железнодорожного подвижного состава, однако в Люксембургском протоколе используется широкое определение. Было решено, что ЖРГ представит Группе краткий рабочий документ, посвященный точному определению железнодорожного подвижного состава и вопросу о том, какие типы оборудования охвачены этим определением.

D. Проверка возможных решений

29. Группа обсудила вопрос о проверке возможных решений и о том, что эта работа будет представлять собой на практике. Было уточнено, что цель заключается не в том, чтобы физически протестировать предлагаемые решения, а в том, чтобы провести камеральный анализ и оценить осуществимость этих предложений.

30. Группа приняла решение изменить название данного пункта повестки дня на «Оценка возможных решений».

E. Выбор решений

31. Обсуждение вопроса о выборе возможных решений было отложено до следующих сессий.

Ф. Разработка рекомендаций и стандартов

32. По предложению Российской Федерации Группа обсудила модельные правила и вопрос о том, что эти правила могли бы представлять собой. Эксперты согласились с тем, что это важная область для дальнейшего обсуждения, и договорились продолжить ее обсуждение на будущих сессиях.

33. Российская Федерация согласилась подготовить официальный документ о возможных подходах к разработке потенциальных модельных правил, касающихся постоянной маркировки уникального идентификатора железнодорожного подвижного состава. Группа просила другие государства-члены также представить информацию и возможные решения для разработки модельных правил.

VII. Прочие вопросы (пункт 6 повестки дня)

34. Группа выразила сожаление по поводу того, что на работе ее нынешней сессии негативно сказалось значительное сокращение расходов Отделения Организации Объединенных Наций в Женеве на конференционное обслуживание по сравнению с объемом обслуживания, согласованным ранее. Группа подчеркнула, что любое такое сокращение ставит под угрозу своевременное выполнение в будущем ее мандата. Она просила Председателя и секретариат довести эту озабоченность до сведения своих вышестоящих органов.

35. Кроме того, Группа подчеркнула, что проведение официальных межправительственных обсуждений на трех языках имеет важное значение для обеспечения успеха межправительственных процессов. В связи с этим Группа весьма критически высказалась по поводу сокращения объема обслуживания, необходимого для поддержки таких межправительственных обсуждений.

VIII. Сроки проведения следующей сессии (пункт 7 повестки дня)

36. Группа с разочарованием отметила, что из-за введенных ограничений, с которыми столкнулся секретариат, провести официальное совещание с синхронным переводом, которое было изначально запланировано на 14–15 декабря 2020 года, возможно, не удастся.

37. Группа приняла во внимание, что последующее совещание состоится 5–7 мая 2021 года. Любые документы, которые должны будут обсуждаться на этой сессии, необходимо представить в секретариат до 31 января 2021 года для обеспечения их своевременного перевода.

38. Что касается совещания 14–15 декабря 2020 года, то информация о его проведении будет направлена участникам позднее, поэтому Группа просила участников сохранить эти даты в своих планах мероприятий.

IX. Принятие решений (пункт 8 повестки дня)

Документы: неофициальный документ № 5 SC.2/PIRRS (2020 год)

39. Группа экспертов утвердила проект перечня решений с внесенными в него поправками. Председатель вместе с секретариатом подготовит доклад о работе сессии и распространит его среди участников для комментирования. Группа обратилась к делегатам с просьбой представить свои замечания в течение 10 дней с момента получения проекта доклада, чтобы иметь достаточно времени для его окончательной доработки и передачи на перевод.

Приложение I

Предложения правительства Российской Федерации относительно принципов, которыми следует руководствоваться в работе Группы экспертов

Передано правительством Российской Федерации

1. В своей работе Группа экспертов руководствуется решениями, принимаемыми для обеспечения прав кредитных организаций при подписании кредитных (лизинговых) договоров на приобретение и использование железнодорожного подвижного состава.
2. Группа экспертов разрабатывает международные «модельные правила» для защиты интересов кредиторов путем внедрения системы идентификации железнодорожного подвижного состава, приобретенного в кредит (лизинг), которые могут применяться в случае, если это указано в кредитном (лизинговом) соглашении.
3. Документация для реализации уникальной системы идентификации железнодорожных транспортных средств (УРВИС), разрабатывается и применяется в отношении железнодорожного подвижного состава, приобретенного за счет кредитных (лизинговых) средств у кредитной (лизинговой) организации, если это указано в условиях соглашения сторон.
4. Система нумерации железнодорожного подвижного состава для функционирования транспорта осуществляется в соответствии с законодательством стран, ратифицировавших Кейптаунскую конвенцию и Люксембургский протокол. УРВИС не заменяет существующие в настоящее время информационные системы, используемые для эксплуатации железнодорожного подвижного состава.
5. Принимая во внимание, что в соответствии с Люксембургским протоколом УРВИС должна управляться регистратором международного реестра в соответствии с положениями надзорного органа и что надзорный орган имеет право назначать экспертов (статья XII (5) Люксембургского протокола), надзорному органу необходимо пригласить ОТИФ, ОСЖД, ЕЖДА, Совет по железнодорожному транспорту государств — участников Содружества и Международный комитет железнодорожного транспорта (МКЖТ), а также другие специализированные международные экспертные группы, организации или учреждения выступать в качестве специального комитета экспертов для консультирования по маркировке номеров УРВИС и управлению информационными базами данных УРВИС (кроме тех, которые необходимы для надлежащей работы Люксембургского протокола).
6. Решения для маркировки номеров УРВИС должны быть простыми, совместимыми с лучшей отраслевой практикой, иметь ограниченные затраты и легко интегрироваться с регистрацией транспортного средства.

Приложение II

Предложения Железнодорожной рабочей группы относительно принципов, которыми следует руководствоваться в работе Группы экспертов

Передано Железнодорожной рабочей группой после консультаций с ОТИФ и УНИДРУА

1. В своей работе над документами Группе экспертов следует руководствоваться решениями, принимаемыми для обеспечения прав кредитных организаций при подписании кредитных договоров на приобретение и использование железнодорожного подвижного состава.
2. Группе экспертов следует заниматься разработкой международных «модельных правил» для защиты интересов кредиторов путем внедрения системы постоянной маркировки уникального идентификатора железнодорожного подвижного состава, приобретенного в кредит (лизинг), и их применения в том случае, если это указано в кредитном (лизинговом) соглашении.
3. Необходимо разработать документацию, устанавливающую стандартные протоколы маркировки Системы уникальной идентификации железнодорожных транспортных средств (УРВИС), и применять ее в отношении железнодорожного подвижного состава, приобретенного в кредит от кредитной организации, если это указано в условиях соответствующего соглашения. Это правило не распространяется на подвижной состав, проданный, профинансированный или иным образом переданный в аренду до утверждения соответствующей документации.
4. Система нумерации железнодорожного подвижного состава для эксплуатации железнодорожного транспорта осуществляется в соответствии с национальным законодательством стран, ратифицировавших Кейптаунскую конвенцию и Люксембургский протокол по железнодорожному оборудованию (Протокол).
5. Система уникальной идентификации железнодорожных транспортных средств (УРВИС) должна не заменять существующие в настоящее время информационные и идентификационные системы, используемые для эксплуатации железнодорожного подвижного состава, а дополнять их, и системы по возможности должны быть взаимоподдерживающими.
6. Принимая во внимание, что в соответствии с Протоколом УРВИС должна управляться регистратором международного реестра в соответствии с положениями надзорного органа и что надзорный орган имеет право назначать экспертов (статья XII (5) Люксембургского протокола), мы предлагаем надзорному органу пригласить ОТИФ, ОСЖД, ЕЖДА и Международный комитет железнодорожного транспорта (МКЖТ), а также другие специализированные международные экспертные группы, организации или учреждения, которые он сочтет уместными, для того чтобы они выступали в качестве специального комитета экспертов для консультирования по вопросу о маркировке номеров УРВИС и управлению информационными базами данных УРВИС (кроме тех, которые необходимы для надлежащей работы Протокола).
7. Решения для маркировки номеров УРВИС должны быть простыми, иметь ограниченные затраты, быть совместимыми с лучшей отраслевой практикой и легко интегрироваться с регистрацией транспортного средства.