



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

Женева, 14–15 декабря 2020 года

Пункт 3 предварительной повестки дня

**Разработка Системы уникальной идентификации
железнодорожных транспортных средств****Люксембургский протокол по железнодорожному
оборудованию: как он будет осуществляться
на практике?**

Представлено Железнодорожной рабочей группой* **

I. Определение железнодорожного подвижного состава**Что является и что не является железнодорожным
подвижным составом согласно Люксембургскому протоколу
по железнодорожному оборудованию**

1. Действие Люксембургского протокола по железнодорожному оборудованию к Кейптаунской конвенции распространяется на железнодорожный подвижной состав, подпадающий под следующее определение:

«транспортное средство, которое может передвигаться по стационарным железнодорожным путям или же непосредственно по направляющим пути, над или под ними, включая все системы тяги, двигатели, тормоза, оси, тележки и пантографы, дополнения и другие компоненты, оборудование и детали, в каждом случае установленные на них или присоединенные к ним, а также все относящиеся к ним данные, руководства и записи».

2. К железнодорожному подвижному составу должны быть отнесены транспортные средства, которым мы дали бы следующее определение: «транспортные или перевозочные средства всех типов, эксплуатируемые на земной поверхности или над ней». По сути, это означает средство перемещения в пространстве. При этом,

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

** Настоящий документ выпускается без официального редактирования.



несмотря на то, что английское слово «vehicle» («транспортное средство») является производным от латинского слова «vehiculum» («повозка») и предполагает более узкое толкование, в общем понимании речь, очевидно, идет о более широкой сфере применения данного понятия (в противном случае, например, локомотивы как таковые могли бы оказаться вне сферы охвата Протокола, в котором говорится только о локомотивах, сцепленных с вагонами, хотя по замыслу составителей Протокола все локомотивы относятся к железнодорожному подвижному составу).

3. Вместе с тем данное определение следует рассматривать в конкретном контексте, принимая во внимание цели Протокола и практические вопросы, возникающие в том случае, когда в рамках местного законодательства оборудование рассматривается как объект собственности и ассоциируется с ней. Из этого определения мы бы исключили транспортные средства, которые физически способны двигаться по направляющим пути, однако не предназначены для этого (например, автомобили). Кроме того, мы бы исключили из определения некоторые типы речных паромов, перемещающихся вдоль цепей или направляющих, которые эксплуатируются в контексте, не предусмотренном Протоколом. С другой стороны, данному определению будут соответствовать «гибридные» транспортные средства, предназначенные *не только* для движения по железнодорожным путям или направляющим (например, специальное оборудование для обслуживания, оснащенное как ребордными колесами, так и обычными шинами).

4. Под данное определение подпадают две категории транспортных средств, а именно транспортные средства, движущиеся по стационарным железнодорожным путям, и транспортные средства, движущиеся непосредственно по направляющим пути, над или под ними. В связи с этим возникает также вопрос о том, что представляют собой *направляющие пути*. Мы бы определили направляющие пути как механический канал, или железнодорожный путь, или же электронный, магнитный, оптический или цифровой путь или систему, с помощью которых задается или контролируется точная траектория движения (транспортного средства).

5. Ниже приводится перечень объектов, которые, по нашему мнению, должны быть включены в сферу применения Протокола, и тех объектов, которые должны быть из нее исключены (даже в тех случаях, когда тот или иной объект подпадает под определение, если толковать его буквально):

<i>Включены</i>	<i>Исключены</i>
Локомотивы всех типов	Модельные поезда
Пассажирские вагоны	Автобусы ¹
Легкий железнодорожный подвижной состав	Троллейбусы
Грузовые вагоны всех типов	Контейнеры
Метро/подземные поезда	Лифты (подъемники)
Вагоны канатной дороги/фуникулеры	Ленточные транспортеры
Подвесные кресельные подъемники	Эскалаторы
Гибридное оборудование для обслуживания	Движущиеся тротуары

¹ Если только при эксплуатации они не перемещаются вдоль механических или электронных направляющих пути.

<i>Включены</i>	<i>Исключены</i>
Специализированное буровое, фрезерное, трамбовочное и путеукладочное оборудование, движущееся по рельсам ²	Речные баржи и паромы, перемещающиеся вдоль стационарных цепей
Рельсовые боты и дроны ³	Аттракционы типа «американские горки» и колеса обозрения
Пригородный железнодорожный подвижной состав	Спасательные шлюпки
Транспортные средства горных железных дорог	
Шаттлы в аэропортах ⁴	
Трамваи (троллейбусы): на электрической и конной тяге ⁵	
Портальные и стреловые краны, движущиеся по железнодорожным путям	
Подвижной состав, являющийся объектом наследия/представляющий историческую ценность	
Подвижной состав миниатюрных железных дорог ⁶	
Капсулы для движения в вакуумной системе	
Монорельсовые транспортные средства	
Транспортные средства на магнитной подушке	
Автобусы, движущиеся по направляющим пути	

II. Номер УРВИС

6. Благодаря предоставлению обеспеченным кредиторами более широких гарантий Люксембургский протокол по железнодорожному оборудованию⁷ к Кейптаунской конвенции 2001 года о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования позволит значительно облегчить и удешевить финансирование частным сектором нового и существующего железнодорожного подвижного состава во всем мире. Определение железнодорожного подвижного состава является весьма широким и охватывает любые транспортные средства, передвигающиеся по железнодорожным путям или по направляющим пути, над ними или под ними. Протоколом

² Даже в случае гибридного оборудования — поскольку такое оборудование может передвигаться как по рельсам, так и по обычным дорогам.

³ С функцией движения по железнодорожным путям.

⁴ Если они движутся по направляющим пути и при этом осуществляют перевозку пассажиров.

⁵ За исключением лошади.

⁶ Только если он осуществляет перевозку людей.

⁷ Более подробную информацию о Люксембургском протоколе по железнодорожному оборудованию можно найти на веб-сайте <https://www.railworkinggroup.org>.

предусматривается создание новой единой системы международного обеспечения прав кредиторов (залогодателей и арендодателей), в рамках которой их гарантии будут регистрироваться в международном реестре, расположенном в Люксембурге, а сведения об этих гарантиях будут круглосуточно доступны для поиска. Кроме того, для подвижного состава будет внедрена новая глобальная Система уникальной идентификации железнодорожных транспортных средств (УРВИС), которая принесет реальную практическую пользу кредиторам и операторам благодаря упрощенному отслеживанию местонахождения и статуса оборудования. Это особенно ценно в тех случаях, когда подвижной состав пересекает международные границы. В то же время остается ряд практических вопросов, которые необходимо прояснить.

Заменит ли номер УРВИС порядковые номера или серийные номера заводов-изготовителей?

7. Нет. Это совершенно разные номера, предназначенные для разных целей. Порядковый номер, как правило, присваивается при регистрации единицы подвижного состава или при получении разрешения на ее использование в конкретной железнодорожной сети с учетом физических характеристик и пригодности к эксплуатации. При этом номер, относящийся к любой конкретной единице подвижного состава, может измениться. Например, в случае получения разрешения на эксплуатацию оборудования в другой железнодорожной сети ему может быть присвоен новый номер. Кроме того, структура серийных номеров заводов-изготовителей определяется самими заводами-изготовителями, и вполне возможно, что эти номера будут повторяться или использоваться повторно. В то же время после маркировки оборудования номером УРВИС, номер УРВИС, относящийся к конкретной единице подвижного состава, изменить невозможно. Таким образом, порядковый номер похож на прикрепляемый на бампер автомобиля номерной знак, который может меняться, а номер УРВИС похож на неизменяемый идентификационный номер транспортного средства, проставляемый на шасси автомобиля.

Является ли номер УРВИС обязательным?

8. Обязательного требования о том, что каждая новая или существующая единица железнодорожного подвижного состава должна идентифицироваться с помощью номера УРВИС, нет. Однако наличие номера УРВИС становится важным, если кредитор (залогодатель или арендодатель) желает воспользоваться преимуществами, вытекающими из Люксембургского протокола по железнодорожному оборудованию, и, в частности, получить возможность зарегистрировать свои обеспечительные гарантии в международном реестре. С наличием у вагонов номера УРВИС будут связаны и другие преимущества (например, будет проще осуществлять отслеживание и мониторинг на протяжении всего срока эксплуатации), поэтому с учетом того, что затраты являются весьма небольшими, некоторые заводы-изготовители могут принять решение о том, чтобы сразу же присваивать номера УРВИС всему новому оборудованию. Кроме того, даже в тех случаях, когда собственником подвижного состава является оператор, оператору может быть целесообразно зафиксировать свое право собственности посредством уведомления о продаже с записью о приобретении им оборудования. Поскольку соответствующая запись будет находиться в открытом доступе, это будет иметь большое практическое значение для обеспечения гарантий операторов/владельцев в случае претензий на право собственности третьей стороны, особенно когда подвижной состав пересекает международные границы. Разумеется, такая запись должна быть также привязана к конкретному номеру УРВИС, использованному для маркировки подвижного состава.

Насколько уникальным является номер УРВИС?

9. Номер будет уникальным на момент его выдачи и в последующий период. После выдачи номера международным реестром он навсегда исключается из списка доступных номеров и больше никогда не будет использован снова.

Какова структура номера УРВИС?

10. Предполагается, что этот номер будет представлять собой последовательность из 16 арабских цифр, содержащую одну контрольную цифру. Эта последовательность, выдаваемая международным регистром, будет преднамеренно носить случайный характер: она не будет отражать никакие эксплуатационные характеристики оборудования. Это обусловлено принципом, согласно которому после присвоения конкретной единице подвижного состава номера УРВИС изменить его невозможно, в то время как порядковый или иной номер, указывающий модель, тип или даже собственника оборудования, потенциально может меняться. Тем не менее при желании можно будет заказать конкретные номера или серии номеров, так чтобы они содержали определенные числовые последовательности (например, завод-изготовитель может включить в состав номеров УРВИС свой серийный номер, состоящий из нескольких цифр).

Может ли завод-изготовитель, владелец или оператор приобрести серию или последовательность номеров УРВИС?

11. Да, пользователь реестра может приобрести персонализированные номера, которые еще не были использованы. После этого пользователь сможет присвоить эти номера конкретным единицам подвижного состава. Кроме того, серии номеров, возможно, будут предоставляться регуляторным органам, которые смогут затем одновременно присваивать оборудованию номера УРВИС и порядковые номера.

Сколько будет стоить номер УРВИС?

12. Международный реестр будет иметь шкалу сборов, устанавливаемую надзорным органом по согласованию с регистратором. Первая шкала сборов будет опубликована незадолго до вступления Протокола в силу; при этом мы ожидаем, что размер сбора за каждый номер будет небольшим (от 5 до 10 долл. США) и будет предусмотрена небольшая надбавка за персонализированные номера. Сбор за регистрацию будет отличаться от сбора за поиск обеспечительных гарантий, зарегистрированных в международном реестре. Однако мы ожидаем, что размер сбора за поиск также будет небольшим.

Каким образом международный реестр будет присваивать номера УРВИС?

13. Мы ожидаем, что это будет автоматизированный процесс, который позволит пользователям через Интернет направлять запрос на присвоение номера и получать следующий доступный номер, за исключением ситуации, когда пользователь желает приобрести персонализированные номера (в этом случае он может просто выбрать номер из числа доступных номеров).

Будет ли присвоение номера УРВИС или регистрация обеспечительной гарантии в международном реестре зависеть от стандарта колеи, на которой эксплуатируется подвижной состав?

14. Ни в коем случае. Под действие Протокола подпадает весь подвижной состав, независимо от ширины колеи, на которой он эксплуатируется. Кроме того, Протокол будет предоставлять гарантии в отношении подвижного состава с раздвижными колесными парами, который можно эксплуатировать при разных значениях ширины колеи.

Существует ли требование о маркировке финансируемого оборудования номером УРВИС?

15. Да, если кредитор и дебитор желают воспользоваться всеми преимуществами, вытекающими из Люксембургского протокола по железнодорожному оборудованию, включая возможность регистрировать обеспечительные гарантии кредитора в международном реестре. Вопрос о способе маркировки пока остается открытым.

Можно ли отдельным компонентам железнодорожного подвижного состава присваивать собственные номера УРВИС?

16. Да, теоретически это возможно, хотя действие Протокола распространяется только на единицы железнодорожного подвижного состава целиком, а не на их компоненты. Это означает, что в соответствии с Протоколом будет невозможно создавать и регистрировать обеспечительные гарантии в отношении компонентов оборудования, хотя присвоение им номеров УРВИС могло бы способствовать формированию прав в соответствии с местным законодательством. Кроме того, по согласованию с регистратором может быть предусмотрена возможность создания такой системы регистрации, при которой запись об обеспечительной гарантии в отношении подвижного состава будет содержать номера УРВИС его компонентов.

III. Международный реестр

17. Благодаря предоставлению обеспеченным кредиторами более широких гарантий Люксембургский протокол по железнодорожному оборудованию к Кейптаунской конвенции 2001 года о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования позволит значительно облегчить и удешевить финансирование частным сектором нового и существующего железнодорожного подвижного состава во всем мире. Определение железнодорожного подвижного состава является весьма широким и охватывает любые транспортные средства, передвигающиеся по железнодорожным путям или по направляющим пути, над ними или под ними. Протоколом предусматривается создание новой единой системы международного обеспечения прав кредиторов (залогодателей и арендодателей), в рамках которой их гарантии будут регистрироваться в международном регистре, расположенном в Люксембурге, а сведения об этих гарантиях будут круглосуточно доступны для поиска. Кроме того, для подвижного состава будет внедрена новая глобальная Система уникальной идентификации железнодорожных транспортных средств (УРВИС), которая принесет реальную практическую пользу кредиторам и операторам благодаря упрощенному отслеживанию местонахождения и статуса оборудования. Это особенно ценно в тех случаях, когда подвижной состав пересекает международные границы. В то же время остается ряд практических вопросов, которые необходимо прояснить.

Где расположен международный реестр?

18. Управление международного реестра находится в Люксембурге, однако сам международный реестр функционирует на основе технологии облачных вычислений и доступен круглосуточно в режиме онлайн.

Кто будет выполнять функции регистратора?

19. Подготовительная комиссия, учрежденная дипломатической конференцией, которая приняла Люксембургский протокол по железнодорожному оборудованию, в результате тщательно проведенного тендера выбрала в качестве первого регистратора компанию Regulis SA, входящую в группу SITA. SITA является весьма авторитетным международным поставщиком услуг для авиационного сектора и владеет контрольным пакетом акций компании Aviareto Ltd, которая выполняет функции регистратора параллельного международного реестра, созданного в соответствии с Протоколом по авиационному оборудованию к Кейптаунской конвенции. Эта компания будет выполнять функции регистратора в течение 10 лет со дня вступления Протокола в силу, после чего будет организован новый тендер.

Кто контролирует деятельность международного реестра?

20. Деятельность международного реестра будет контролировать надзорный орган — межправительственная структура, учрежденная в соответствии с Люксембургским протоколом по железнодорожному оборудованию. Каждое государство, ратифицировавшее Протокол, будет направлять в надзорный орган своего представителя. Число представителей государств должно составлять не менее 10, и, поскольку Протокол может вступить в силу уже после четырех ратификаций, до тех пор, пока их количество не достигнет 10, некоторые представители будут назначаться либо от ОТИФ, либо от УНИДРУА. ОТИФ будет выполнять секретариатское обслуживание надзорного органа, не имея полномочий для принятия решений. Надзорный орган имеет право назначать комитет экспертов для консультирования по техническим вопросам с упором на опыт организаций и специалистов, занятых в железнодорожной отрасли.

Каким образом будет функционировать международный реестр?

21. Международный реестр будет функционировать в соответствии с издаваемыми надзорным органом правилами, которые будут периодически пересматриваться. На основе этих правил будут внедряться некоторые оперативные процедуры, связанные с техническими и организационными вопросами, касающимися регистрации. Эти процедуры должны быть одобрены надзорным органом.

Может ли пользователь оспаривать решения регистратора?

22. Правила, регулирующие работу международного реестра, будут включать в себя процедуру рассмотрения жалоб, и у пользователей будет возможность обратиться в надзорный орган с просьбой вмешаться в рассмотрение той или иной жалобы и вынести по ней решение, если такое решение не может быть принято регистратором. Кроме того, за ошибки и пропуски регистратор будет нести ответственность в объеме, ограниченном согласно правилам.

Когда начнет функционировать реестр?

23. На момент вступления Протокола в силу международный реестр должен быть полностью функциональным. На практике это означает, что после того, как вступит в силу ратификация Протокола четвертым государством, потребуется еще около года

для решения всех технических аспектов, связанных с отлаживанием реестра. Подготовительная комиссия сможет назначить дату вступления Протокола в силу только после того, как ОТИФ удостоверится в том, что реестр готов к работе. Однако не исключено, что регистратор начнет выдавать номера УРВИС за несколько месяцев до вступления Протокола в силу.

Кто является владельцем данных, хранящихся в международном реестре?

24. Данные принадлежат надзорному органу, а не регистратору. Поэтому при смене регистратора его преемник сможет бесперебойно продолжить работу с данными.

Как будет осуществляться финансирование международного реестра?

25. Предполагается, что в течение 10-летнего периода международный реестр выйдет на самофинансирование. Помимо этого, его работа может финансироваться за счет предложения вспомогательных услуг (см. ниже).

Кто имеет доступ к международному реестру?

26. Поиск в реестре смогут осуществлять все желающие, оплатившие сбор за поиск. Поскольку необходимо обеспечить 100-процентную защиту реестра, регистратор должен заранее предоставить к нему доступ сторонам, уполномоченным производить регистрации, после чего они получают цифровую подпись, которой они смогут пользоваться в дальнейшем. Вероятно, за эту услугу будет взиматься ежегодная плата. В случае параллельного международного реестра воздушных судов установленная плата за подключение пользователей составляет 200 долл. США в год за каждого пользователя.

Сможет ли международный реестр предлагать дополнительные услуги?

27. Да. Так называемые «вспомогательные услуги» можно будет предлагать только с одобрения надзорного органа.

Нужно ли регистрировать отдельную обеспечительную гарантию кредитора для каждой единицы железнодорожного подвижного состава?

28. Будет предусмотрена возможность осуществлять групповую регистрацию и групповой поиск, благодаря чему кредиторы смогут представлять перечень оборудования, в отношении которого регистрируются их обеспечительные гарантии. При этом групповой регистрации будет присваиваться номер файла, после чего стороны смогут осуществлять поиск либо по отдельным единицам (с использованием номера УРВИС), либо по всей группе (с использованием номера файла группы). Это особенно ценно для аудиторов, а также для сторон, предоставляющих финансирование, и покупателей, заинтересованных в подержанном железнодорожном оборудовании.

Можно ли зарегистрировать обеспечительные гарантии кредитора в международном реестре с использованием порядковых номеров финансируемого оборудования?

29. Нет. При регистрации необходимо будет указать номер УРВИС, но в регистрационной форме будет также место для указания порядкового номера или любого другого идентификационного номера на момент регистрации. Поиск будет возможен только по номеру УРВИС, однако в сертификате поиска при этом будут указываться и другие идентификационные номера.

Есть ли смысл регистрировать в международном реестре обеспечительные гарантии кредиторов в тех случаях, когда Протокол не применяется?

30. Это весьма интересный вопрос. Применение Протокола, ведущее к установлению прав кредитора, вытекающих из создания международной гарантии, возможно только в том случае, когда основное место деятельности арендатора/дебитора расположено в государстве, ратифицировавшем Протокол. Вместе с тем, поскольку не существует никаких других национальных или международных публичных реестров, в которых регистрировались бы обеспечительные гарантии в отношении подвижного состава, владельцам, операторам и кредиторам, занимающимся финансированием железнодорожного подвижного состава, может быть целесообразно использовать систему регистрации обеспечительных гарантий с помощью номера УРВИС, обеспечивающую защиту их интересов в соответствии с внутренним законодательством. Это связано с тем, что один из наиболее серьезных практических рисков для этих сторон связан с опасностью перехода оборудования в собственность третьей стороны, которая в качестве покупателя, являющегося «добросовестной третьей стороной», заявляет свои претензии на владение этим оборудованием в условиях отсутствия уведомлений в поддержку встречных претензий. Если же владелец железнодорожного подвижного состава зарегистрировал уведомление о продаже оборудования или кредитор и оператор зафиксировали в реестре свои обеспечительные гарантии, то в соответствии с местным законодательством возникает веское основание полагать, что любая третья сторона-покупатель действует недобросовестно, поскольку имеется фактическое или презюмируемое уведомление в поддержку встречных притязаний на владение соответствующим оборудованием.