


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

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

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–5	2
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	6	2
III. Справочная информация, касающаяся Группы экспертов (пункт 2 повестки дня)	7–9	2
IV. Разработка Системы уникальной идентификации железнодорожных транспортных средств (пункт 3 повестки дня)	10–18	3
A. Передовая практика и национальные требования в области маркировки подвижного состава	10–13	3
B. Технические вопросы	14–15	4
C. Определение возможных решений	16–18	4
V. Прочие вопросы (пункт 4 повестки дня)	19–20	5
VI. Сроки проведения следующей сессии (пункт 5 повестки дня)	21	5
VII. Принятие решений (пункт 6 повестки дня)	22–23	5
Приложения		
I. Предложения правительства Российской Федерации относительно принципов, которыми следует руководствоваться в работе Группы экспертов		6
II. Предложения Железнодорожной рабочей группы относительно принципов, которыми следует руководствоваться в работе Группы экспертов		7



I. Участники

1. Группа экспертов по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава (PIRRS, или Группа) провела свою вторую сессию 14–15 декабря 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: Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ), Международного института унификации частного права (УНИДРУА) и Европейского железнодорожного агентства (ЕЖДА).
4. Были представлены следующие неправительственные организации: Сообщество европейских железных дорог и компаний по управлению инфраструктурой (СЕЖД), а также Железнодорожная рабочая группа (ЖРГ).
5. В работе сессии приняли участие представители следующих организаций, отраслевых групп частного сектора и научных кругов: «Хьюпэк интермоудэл СА», Управляющая компания «НефтеТрансСервис», «Оксер консалтинг ЛЛП» и «РЭЙЛТРАНС ЛЛК».

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

Документация: ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2020/7

6. Группа экспертов утвердила пересмотренную повестку дня, содержащуюся в документе ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2020/7.

III. Справочная информация, касающаяся Группы экспертов (пункт 2 повестки дня)**

7. После вступительного слова секретариата, в котором были кратко изложены основные итоги первой сессии Группы экспертов, ЖРГ представила дополнительную справочную информацию о Люксембургском протоколе по железнодорожному оборудованию к Кейптаунской конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования, уделив особое внимание функционированию международного реестра. В докладе были освещены следующие вопросы:

- основные принципы Люксембургского протокола по железнодорожному оборудованию;
- Кейптаунская конвенция о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования;
- функции и задачи реестра;
- основные сведения о реестре;
- организация работы реестра;
- Система уникальной идентификации рельсовых транспортных средств (УРВИС);

* Информацию о сессии см. URL: <https://unece.org/transport/documents/2020/12/agendas/annotated-provisional-agenda-second-session>.

** Доклады, представленные на этом совещании, см. URL: <https://unece.org/transport/events/sc2pirrs-group-experts-permanent-identification-railway-rolling-stock-2nd-session>.

- пользователи реестра;
- порядок присвоения номеров УРВИС;
- регистрация и поиск в реестре.

8. После доклада Группа обсудила ряд затронутых в нем вопросов, уделив особое внимание прогрессу, связанному со вступлением Протокола в силу, значению электронных подписей, процессу создания реестра и вопросу о том, будет ли осуществляться контроль за размещением номеров УРВИС на подвижном составе.

9. Группа экспертов приняла во внимание сведения о Люксембургском протоколе по железнодорожному оборудованию к Кейптаунской конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования, представленные в качестве новой справочной информации, касающейся Группы экспертов.

IV. Разработка Системы уникальной идентификации железнодорожных транспортных средств (пункт 3 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2020/2, ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2020/9, ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2020/10, ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2020/11

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

10. После краткого вступительного слова секретариата ЖПГ представила документ ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2020/11, содержащий вопросник, который делегатам было предложено заполнить для содействия дальнейшей работе Группы. Секретариат отметил, что до начала сессии он получил ответы СЕЖД и Финляндии, а Российская Федерация представила свой ответ в ходе сессии. Что касается вопроса 1 о наиболее эффективном способе маркировки активов, то было отмечено, что респонденты отдали предпочтение варианту «с» (отдельная табличка с номером, устанавливаемая непосредственно на активе). В связи с вопросом 2 о способах представления номера УРВИС делегаты отметили использование видимых на поверхности актива арабских цифр, а также использование QR-кода. Что касается вопроса 3 о дублировании номера УРВИС, то одни делегаты заявили, что это необходимо, другие же указали, что необходимости в этом нет. Что касается вопроса 4 о контрольной цифре, то некоторые делегаты подчеркнули необходимость использования только одной контрольной цифры.

11. Группа отметила, что вопросник оказался весьма полезным, и просила других респондентов при представлении своих ответов на вопросник ответить также на вопросы о том, следует ли использовать несколько решений для размещения номера и следует ли установить предельно допустимый срок, в течение которого номер УРВИС должен быть размещен на подвижном составе. Секретариат сообщил, что он подготовит краткий документ, в котором будут представлены все полученные ответы на вопросник.

12. Группа экспертов поблагодарила делегатов, представивших свои ответы на вопросник, который содержится в документе ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2020/11. Она обратилась к другим государствам-членам и делегатам с просьбой представить свои ответы на этот вопросник до 15 января 2021 года. В своих ответах респондентам предлагается также изложить соображения относительно того, следует ли предусмотреть использование нескольких вариантов и гибкого подхода. Кроме того, респондентам следует высказать свое мнение о необходимости установления рекомендованного максимального промежутка времени между выдачей номера УРВИС и его размещением на подвижном составе.

13. В ходе состоявшихся на сессии обсуждений эксперты решили, что ряд вопросов, касающихся внедрения номеров УРВИС, можно прояснить при разработке модельных правил по техническим аспектам внедрения, с тем чтобы дать руководящие указания в отношении разных требований к размещению номеров УРВИС, включенных в различные варианты лизинговых и кредитных соглашений, которые посредством отсылки к ним могут быть приняты всеми сторонами договора и другими заинтересованными сторонами.

В. Технические вопросы

14. Секретариат представил документ ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2020/9 о Международном реестре воздушных судов. Секретариат сообщил, что он организовал встречу с представителями Международного реестра воздушных судов с целью изучить их методы работы и используемые ими технологии. В ходе обсуждения рассматривались, в частности, способы крепления номера на летательных аппаратах, значительные инвестиции в технологическое развитие (в первую очередь в части кибербезопасности), а также решение Международного реестра воздушных судов не прибегать на данном этапе к использованию технологии блокчейн. Более подробная информация содержится в официальном документе.

15. Группа экспертов приняла к сведению представленную секретариатом информацию о Международном реестре воздушных судов, изложенную в документе ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2020/9.

С. Определение возможных решений

16. Группа отметила, что, как указано в документе ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2020/2, на предыдущей сессии была согласована подготовка ряда материалов, к числу которых относятся:

- опыт государств-членов и других делегатов, касающийся передовой практики и национальных требований в области маркировки подвижного состава;
- мнения делегатов по поводу технических вопросов;
- опыт в области регистрации морских судов;
- ЖРГ и секретариат подготовят первоначальный список возможных решений, касающихся размещения номера УРВИС;
- Российская Федерация подготовит документ о возможных подходах к разработке потенциальных модельных правил, касающихся постоянного размещения номера УРВИС.

17. Группа вновь подчеркнула важность подготовки документов, о которых говорится в пунктах 19, 23, 24 и 28 доклада Группы экспертов о работе ее первой сессии (ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2020/2), и напомнила составителям о необходимости передать эти документы в секретариат до 31 января 2021 года, чтобы обеспечить их выпуск на трех языках до начала третьей сессии Группы.

18. Группа экспертов решила, что ввиду временных ограничений она отложит до следующей сессии обсуждение следующих пунктов повестки дня:

- Пункт 3 d) — Определение возможных решений;
- Пункт 3 e) — Оценка возможных решений;
- Пункт 3 f) — Выбор решения(ий);
- Пункт 3 g) — Разработка рекомендаций и стандартов.

V. Прочие вопросы (пункт 4 повестки дня)

19. Группа экспертов выразила сожаление по поводу того, что на работе ее нынешней сессии негативно сказалось сокращение расходов Отделения Организации Объединенных Наций в Женеве на конференционное обслуживание по сравнению с тем объемом обслуживания, который был согласован ранее. Группа подчеркнула важное значение официальной межправительственной работы по обсуждению технических вопросов, подобных вопросам, которые рассматриваются Группой. В этой связи Группа выразила неудовлетворение по поводу того, что сокращение ресурсов повлияло на ее работу. Она выразила надежду на то, что в будущем такая ситуация не повторится.

20. Группа экспертов призвала государства-члены 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.

VI. Сроки проведения следующей сессии (пункт 5 повестки дня)

21. Группа экспертов решила предварительно запланировать проведение своей третьей сессии 5–7 мая 2021 года в Женеве.

VII. Принятие решений (пункт 6 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № 7 SC.2/PIRRS (2020 год)

22. Группа экспертов утвердила перечень своих решений, приведенный в неофициальном документе № 7 SC.2/PIRRS (2020 год), в отношении которого в соответствии с недавним решением Исполнительного комитета будет применена 72-часовая процедура «отсутствия возражений», на случай если у представителей государств-членов возникнут трудности с установлением подключения.

23. В соответствии со специальными процедурами принятия решений на официальных совещаниях с дистанционным участием, утвержденными Исполнительным комитетом 5 октября 2020 года, решения, принятые на сессии, были направлены всем постоянным представительствам в Женеве для утверждения участвующими в сессии делегациями в соответствии с процедурой «отсутствия возражений» в течение не менее 72 часов. Процедура «отсутствия возражений» завершилась в четверг 24 декабря 2020 года в 18 ч 00 мин (по ЦЕВ), и в ходе нее не было высказано никаких возражений. Таким образом, решения вышеуказанного совещания считаются принятыми. Соответствующая информация размещена на веб-сайте ЕЭК ООН, см. URL: <https://unece.org/silence-procedure>.

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.