



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

Женева, 13–14 сентября 2021 года

Пункты 2 с) и d) предварительной повестки дня

**Разработка постоянной маркировки Системы уникальной
идентификации рельсовых транспортных средств:
разработка решений и разработка рамочной основы****Модельные правила по постоянной идентификации
железнодорожного подвижного состава****Представлено Железнодорожной рабочей группой****I. Общие замечания**

1. Железнодорожная рабочая группа (ЖРГ) приветствует предложение Российской Федерации, содержащееся в представленном на третьей сессии GE PIRRS неофициальном документе SC.2/PIRRS № 1 (2021 год), озаглавленном «Модельные правила по системе уникальной идентификации рельсовых транспортных средств», далее именуемом «документ». Она также весьма признательна ОТИФ за ее комментарии от 14 июня 2021 года по данному предложению, с которыми члены Группы в целом согласны.

2. Для целей проведения анализа весьма полезно опираться на какой-нибудь проект. Однако, на наш взгляд, надлежит проводить различие между внедрением системы нумерации УРВИС и ее функционированием, с одной стороны, и созданием свода правил или руководящих принципов в отношении постоянной маркировки подвижного состава номером УРВИС — с другой стороны. Так, например, определение железнодорожного подвижного состава содержится в самом Люксембургском протоколе по железнодорожному оборудованию, и у частных сторон нет возможности изменять условия Протокола. Определение же системы нумерации УРВИС и порядок ее функционирования уже прописаны в правилах для Международного регистра. Хотя эти правила все еще находятся в стадии разработки (последний проект был распространен совсем недавно) и, опять же, не могут быть изменены путем внесения поправок в модельные правила, являющиеся предметом настоящего рассмотрения, мы бы также позволили себе предположить, что данный аспект выходит за рамки мандата Группы экспертов. Это, однако, не означает, что Группа не способна повлиять на формулировки правил Регистра, а посему любые



рекомендации, основанные на нынешнем варианте рабочего проекта, будут приветствоваться.

3. Кроме того, контрактные соглашения между кредиторами и должниками не могут носить для Регистратора Международного регистра связывающего характера, не в последнюю очередь потому, что Регистратор не является стороной такого соглашения или модельных правил, и его обязанности регулируются исключительно Правилами Регистра, издаваемыми время от времени Контролирующим органом, или в соответствии с ними.

II. Конкретные замечания

4. В проекте дополнения мы, опираясь на образец Российской Федерации, представили развернутые предложения относительно нашего видения того, в каком ключе должны быть изложены правила, что позволит Группе легко получить о наших предложениях «наглядное» представление. Мы осознанно учли полезные практические предложения Российской Федерации в отношении маркировки железнодорожного подвижного состава, равно как замечания ОТИФ.

5. Мы также сохранили название документа как свода модельных правил, хотя кое-кому оно может показаться излишне предписывающим. Поэтому альтернативным названием может быть «кодекс практики». Безусловно, если Группа отдаст предпочтение этой альтернативе, то в проект легко будет внести любые необходимые поправки.

6. В предлагаемом нами проекте практическое описание маркера, приводимое в добавлении, намеренно обособляется от текста самих правил, так чтобы любой пересмотр модельных правил потенциально мог касаться только изменения добавления, а не основного текста.

7. Мы проводим различие между должником и распорядителем. Иногда речь будет идти об одной и той же стороне, однако не всегда, если существует цепочка сделок (например, прямой лизинг и сублизинг, когда сублизингополучатель может быть распорядителем, а сублизингодатель — должником, но не имеющим в своем физическом владении подвижного состава).

8. Нами была выявлена потенциальная проблема организаций, заявляющих и желающих зарегистрировать внедоговорное право или гарантию на единицу железнодорожного подвижного состава в соответствии со статьей 40 Конвенции, применяемой на основании заявления, сделанного договаривающимся государством, — например, когда сторона заявляет о залоговом праве по решению суда, разрешающему наложение ареста на единицу железнодорожного подвижного состава для частичного или полного исполнения судебного решения, — когда идентификатор УРВИС еще не нанесен на такую транспортную единицу. На подобный случай необходим механизм, посредством которого распорядителю соответствующей транспортной единицы может быть предъявлено требование промаркировать ее в соответствии с настоящими правилами; в противном случае заявитель на практике не сможет зарегистрировать и оформить внедоговорное право или гарантию. Данный аспект рассматривается в статье 5. Предстоит обсудить деликатный вопрос о том, имеет ли заявитель право (и действительно ли он способен) в соответствии с настоящими правилами принудить стороны к соблюдению требований в качестве третьей стороны — бенефициара.

9. Кредитор находится в зависимости от соблюдения Правил должником. В статье 6 находят отражение наши предложения о том, каким образом кредитор может обеспечить соблюдение требований. Мы полагаем, что при включении Правил в виде ссылки в любое соглашение о лизинге или обеспеченном кредите, несоблюдение их должником будет являться несоблюдением обязательств по такому соглашению, с учетом согласованных на договорной основе сроков уведомления.

10. Мы считаем необходимым наличие механизма периодического пересмотра Правил, и этот аспект охватывается статьей 7. Мы отчетливо сознаем, что наше предложение зависит от того, примет ли ЕЭК ООН предложенную формулировку. Аналогичным образом, список предлагаемых членов комитета носит предварительный характер. Все будет зависеть от желания и готовности соответствующих организаций участвовать в работе комитета; данный вопрос подлежит дальнейшему обсуждению в рамках Группы экспертов.

11. В добавлении к прилагаемому проекту нами предлагаются для обсуждения три альтернативных варианта того, как изначально должна выглядеть табличка. Вариант 1 является наименее затратным и самым простым, однако другие варианты имеют неоспоримые преимущества, поскольку дают неосведомленным наблюдателям четкое представление о назначении маркера. С другой стороны, в Правилах можно оставить все три альтернативных варианта, из которых стороны могут выбрать устраивающий их.

Приложение

Дополнение

Предлагаемые модельные правила по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава

[Кодекс практики]

**Модельные правила по постоянной идентификации железнодорожного
подвижного состава**

(Первая редакция — 2021 год)

Содержание

	<i>Стр.</i>
1. Введение	5
2. Определения	5
3. Применение	6
4. Постоянная маркировка железнодорожного подвижного состава	6
5. Односторонние регистрации	7
6. Права кредитора	8
7. Пересмотр Правил	8
Добавление	9

1. Введение

Настоящие Модельные правила изданы под эгидой Комитета по внутреннему транспорту (Рабочая группа по железнодорожному транспорту) Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (КВТ ЕЭК ООН) и именуются Модельные правила по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава или Правила PIRRS (далее «Правила»).

Правила PIRRS переведены на русский и французский языки и размещены на веб-сайте КВТ ЕЭК ООН [вставить URL].

КВТ ЕЭК ООН рекомендует всем сторонам, желающим включить Правила в свои договоры, использовать следующее стандартное положение:

Английский текст

«The parties to this agreement agree that the Model Rules on the Permanent Identification of Railway Rolling Stock, issued under the auspices of the United Nations Economic Commission for Europe, Inland Transport Committee (Working Party on Rail Transport), as at the date of this agreement, are to be incorporated by reference into this agreement subject to any elections, derogations or modifications as set out herein».

[Добавить эквивалентные тексты на французском и русском языках]

Русский текст

«Стороны настоящего соглашения соглашаются с тем, что Модельные правила по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава, изданные под эгидой Комитета по внутреннему транспорту (Рабочая группа по железнодорожному транспорту) Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, подлежат — по состоянию на дату заключения настоящего соглашения — включению в него путем соответствующей ссылки с учетом любых альтернатив, отступлений или изменений, указанных в настоящем соглашении».

2. Определения

«Договаривающееся государство» означает государство, которое ратифицировало или приняло Конвенцию и Протокол.

«Конвенция» означает Конвенцию о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования, принятую в Кейптауне в ноябре 2001 года.

«Транспортная единица» означает единицу железнодорожного подвижного состава, как она определена в Правилах Регистра.

«Распорядитель» означает сторону, в физическом владении которой находится единица железнодорожного подвижного состава на момент констатации.

«Протокол» означает Люксембургский протокол по вопросам, касающимся железнодорожного подвижного состава, к Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования, принятый в Люксембурге в феврале 2007 года.

«Железнодорожный подвижной состав» имеет значение, предусмотренное в Протоколе, а «единица железнодорожного подвижного состава» — значение, предусмотренное в Правилах Регистра.

«Регистратор» означает регистратора, периодически назначаемого Контролирующим органом для обеспечения функционирования Международного регистра.

«Правила Регистра» означают правила для Международного регистра, выпущенные Контролирующим органом в соответствии с подпунктом d) пункта 2 статьи 17 Конвенции, Протоколом и любыми процедурами, согласованными на их основании Контролирующим органом, в каждом случае действующими на дату настоящих Правил.

«Комитет по пересмотру» имеет значение, предусмотренное в статье 7 Правил.

«Односторонняя регистрация» имеет значение, оговоренное в Правилах Регистра.

«Односторонний регистрант» означает государственную или частную организацию, правомочную зарегистрировать внедоговорное право или гарантию в соответствии со статьей 40 Конвенции, которые применяются на основании заявления, сделанного Договаривающимся государством.

«Идентификатор УРВИС» имеет значение, оговоренное в Правилах Регистра.

«Маркер УРВИС» означает систему физической маркировки для отображения идентификатора УРВИС в соответствии со спецификациями, изложенными в добавлении к настоящим Правилам.

Термины «Контролирующий орган», «Международный регистр» и «находящийся» имеют значения, указанные в Конвенции, с изменениями, предусмотренными Протоколом. Термины «кредитор» и «должник» имеют значение, закрепленное за ними в Конвенции, за тем исключением, что они считаются включающими в себя соответственно продавца и покупателя транспортной единицы.

3. Применение

3.1 Для регистрации транспортной единицы в Международном регистре обязательным условием согласно Протоколу и Правилам Регистра является нанесение на такую транспортную единицу на постоянной основе идентификатора УРВИС.

3.2 Правила, будучи приняты сторонами, применяются независимо от того, находится ли одна или несколько сторон в Договаривающемся государстве.

3.3 В случае любой коллизии между настоящими Правилами и Протоколом или Правилами Регистра преимущественную силу имеют Протокол и Правила Регистра.

3.4 Ничто в настоящих Правилах не препятствует сторонам устанавливать дополнительные требования помимо тех, которые изложены в них.

3.5 Ничто в настоящих Правилах не препятствует эксплуатации и использованию единицы железнодорожного подвижного состава в коммерческих и иных целях при условии регистрации в соответствии с требованиями национального законодательства страны приобретения или эксплуатации такой транспортной единицы.

3.6 Идентификатор УРВИС вместе с его маркировочным обозначением на железнодорожном подвижном составе дополняет нынешние системы нумерации, применяемые в соответствии с действующим законодательством, и не заменяет существующие в настоящее время информационные системы, используемые в странах для эксплуатации железнодорожного подвижного состава.

3.7 Если распорядитель не является стороной или должником, то должник обеспечивает соблюдение Правил распорядителем.

4. Постоянная маркировка железнодорожного подвижного состава

4.1 Если стороны не договорились об ином, должник или его агент подает заявку на присвоение Регистратором идентификатора УРВИС, если он еще не присвоен, а также на оплату стоимости маркера УРВИС и его крепления на транспортную единицу. Идентификатор УРВИС можно получить либо у Регистратора, либо у компании или агентства, назначенных Регистратором в качестве дистрибьютора идентификатора УРВИС.

4.2 После выделения должнику или его агенту идентификатора УРВИС, присвоенного в отношении транспортной единицы, на такую единицу должником (или — по просьбе должника — распорядителем, если должник не является распорядителем) крепится маркер УРВИС с указанием идентификатора УРВИС, присвоенного такой транспортной единице Регистратором. Обязательство должника

возникает и продолжает сохраняться независимо от того, зарегистрированы ли международная гарантия или уведомление о продаже в отношении данной транспортной единицы в Международном регистре, если стороны не договорились об ином.

4.3 После того, как транспортной единице присвоен идентификатор УРВИС, он уже не может проставляться на какой-либо другой транспортной единице либо ассоциироваться с ней.

4.4 Маркер УРВИС крепится стационарно с помощью клея, постоянных болтов, либо заклепок или сварки по крайней мере с двух сторон транспортной единицы в хорошо видимом месте. Должник и распорядитель не могут удалить маркер УРВИС в случае отмены регистрации транспортной единицы в Международном регистре.

4.5 Должник обеспечивает полное соответствие способа крепления любым применимым местным, национальным или международным правилам либо руководствам в отношении изменения транспортной единицы в результате такой фиксации.

4.6 Транспортной единице на протяжении ее жизненного цикла, причем независимо от любых модификаций, переоборудований, повреждений или других изменений такой транспортной единицы, может быть присвоен и закреплен за ней только один идентификатор УРВИС.

4.7 В случае утраты маркера УРВИС, закрепленного на транспортной единице, либо повреждения транспортной единицы или маркера УРВИС, в результате чего последний теряет четкость или идентификатор УРВИС становится нечитаемым, должник обязуется обеспечить, чтобы распорядитель такой транспортной единицы в течение 10 дней с момента обнаружения утраты или повреждения заменил или иным образом привел маркер УРВИС в соответствие с настоящими Правилами при условии, что идентификатор УРВИС на ней не изменится.

4.8 Должник незамедлительно уведомляет кредитора о нанесении идентификатора УРВИС на транспортную единицу и о любом повреждении маркера УРВИС или его замене.

4.9 Ничто в настоящих Правилах не препятствует должнику или распорядителю добавочно указывать на прикрепляемом к транспортной единице маркере УРВИС информацию в дополнение к той, которая требуется в соответствии с настоящими Правилами.

4.10 Расходы, связанные с соблюдением настоящей статьи, несет должник, если стороны не договорились об ином.

5. Односторонние регистрации

5.1 Стороны соглашаются с тем, что если односторонний регистрант желает осуществить одностороннюю регистрацию в отношении транспортной единицы в соответствии с Правилами Регистра и на ней не проставлен идентификатор УРВИС, они обязывают распорядителя проставить на такой транспортной единице идентификатор УРВИС посредством маркера УРВИС по получении кредитором, должником или распорядителем соответствующего запроса от одностороннего регистранта при условии, что:

a) затраты по получению у Регистратора идентификатора УРВИС и разумные расходы, связанные с получением маркера УРВИС и его креплением на транспортную единицу, должны быть отнесены на счет одностороннего регистранта; и

b) соглашение сторон и действия, предпринятые распорядителем для выполнения требования одностороннего регистранта, никоим образом не свидетельствуют об их согласии с действительностью или законностью односторонней регистрации или прав на транспортную единицу, заявленных односторонним регистрантом.

5.2 Стороны соглашаются с тем, что односторонний регистрант может добиваться обеспечения реализации своих прав по статье 5.1 как третья сторона — бенефициар.

6. Права кредитора

6.1 Кредитор может время от времени запрашивать у должника письменное подтверждение выполнения им своих обязательств по настоящим положениям и может через разумные промежутки времени и с разумным уведомлением, напрямую или опосредованно через назначенного аудитора, проверять транспортную единицу с целью убедиться, что она промаркирована в соответствии с Правилами.

6.2 В том случае, если должник не промаркировал транспортную единицу в соответствии с Правилами, кредитор имеет право, но не обязан, соблюсти требование от имени должника, при этом соответствующие разумные расходы кредитора будут отнесены на счет должника. Если кредитор воспользуется таким правом, должник должен обеспечить кредитору или его агентам доступ для этой цели к транспортной единице в течение 10 календарных дней.

6.3 Права кредитора по настоящим Правилам могут быть переуступлены без согласия должника, но о любой переуступке необходимо уведомить должника в письменной форме, чтобы она могла быть исполнена цессионарием.

7. Пересмотр Правил

7.1 КВТ ЕЭК ООН учреждает Комитет по пересмотру для мониторинга соблюдения настоящих Правил и предложения время от времени поправок к ним с учетом накопленного опыта применения Правил, правовых и технологических новшеств, замечаний субъектов отрасли и их передовой практики, а также изменений в Правилах Регистра. В состав Комитета по пересмотру входят представители следующих организаций:

- Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ);
- Европейского железнодорожного агентства (ЕЖДА);
- Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД);
- Международного союза железнодорожного транспорта (МСЖД);
- Ассоциации американских железных дорог (ААЖД);
- Железнодорожной рабочей группы;
- Регистратор

и таких других представляющих заинтересованные стороны организаций, которые Комитет по пересмотру сочтет уместным время от времени привлекать к своей работе, при условии согласия соответствующих организаций на участие. По одному представителю от КВТ ЕЭК ООН и ЮНИДРУА участвуют в работе Комитета *ex officio*.

7.2 Местопребыванием Комитета по пересмотру является Женева, и он устанавливает свои собственные правила процедуры.

7.3 Любые предлагаемые Комитетом по пересмотру поправки к Правилам передаются в КВТ ЕЭК ООН на предмет их рассмотрения, и они вступают в силу через 30 дней после их утверждения и публикации на веб-сайте КВТ ЕЭК ООН.

Добавление

к Модельным правилам по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава, устанавливающим систему постоянной маркировки, указанную в статье 4 этих Правил.

Дата издания: 2021 года

Основные принципы:

1. Идентификатор УРВИС должен быть оттиснут/выгравирован на табличке (маркер УРВИС).
2. Идентификатор УРВИС на табличке должен быть идентичен выданному и подтвержденному Международным регистром.
3. Табличка должна стационарно крепиться к транспортной единице, предпочтительно рядом с другими идентификационными/ходовыми номерами, и не должна закрывать другие номера или идентификационные знаки.
4. На транспортной единице с противоположных сторон должны быть прикреплены минимум две таблички.
5. Табличка должна иметь стандартные форму, величину/размеры, цвет и шрифт печати, как указано ниже.
6. На табличку могут дополнительно наноситься штрих-коды и QR-коды, однако идентификатор УРВИС должен быть удобочитаемым.
7. Электронные/GPS-метки, системы радиочастотной идентификации (RFID) или другие решения на основе технологии Интернета вещей (IoT) должны служить дополнением таблички, но не ее заменой.
8. Табличка может быть получена от Регистратора, при наличии такой возможности, или от других отраслевых поставщиков при условии, что табличка соответствует минимальным параметрам, указанным в настоящем добавлении.

Размеры:

Размеры таблички должны составлять минимум 15 см x 10 см и обеспечивать:

- видимость полного идентификатора УРВИС с разумного (т. е. не менее 1 метра) расстояния;
- дополнительное место для факультативного нанесения маркеров безопасности, например, QR-кода, голографического изображения и т. д.

Материал:

Материал, используемый для изготовления таблички, должен выдерживать:

- различные погодные условия, включая экстремальные температуры;
- повседневные железнодорожные операции и процедуры по техническому обслуживанию и содержанию, включая маневровые работы, очистку, смену колеи, и не должен обесцвечиваться, ржаветь или корродировать.

Цвет:

Табличка должна быть серебристого цвета с черной тисненой или штампованной (рельефной) надписью.

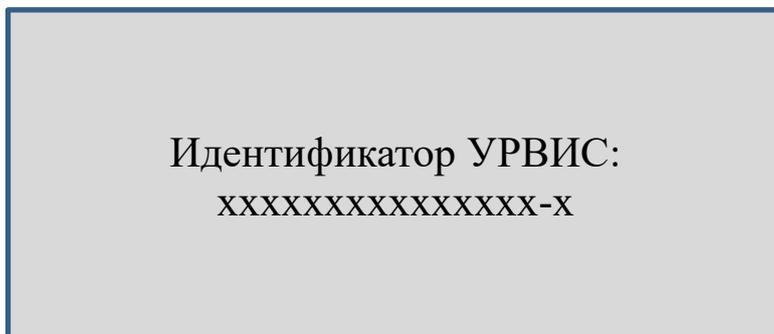
Шрифт:

«Times New Roman» высотой не менее 24 пунктов.

Минимальная информация, отображаемая на табличке:

Вариант 1: только идентификатор УРВИС, т. е. «Идентификатор УРВИС: xxxxxxxxxxxxxxxx-x»

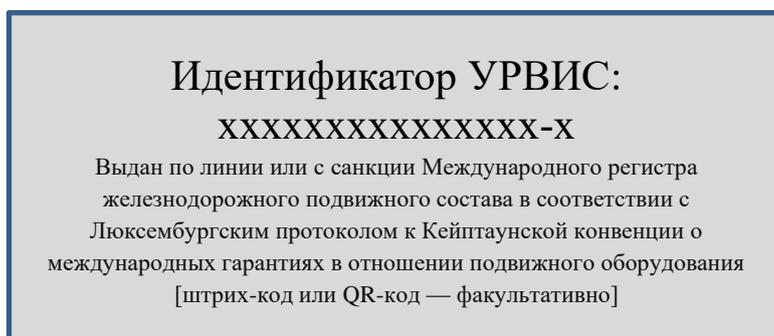
Наглядное представление (вариант 1):



Вариант 2: идентификатор УРВИС и подробная маркировка на английском языке, которая включает:

- уточняющий текст, например, «Выдан по линии или с санкции Международного регистра железнодорожного подвижного состава в соответствии с Люксембургским протоколом к Кейптаунской конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования»;
- факультативно: наименование изготовителя, серийный номер, прочая информация.

Наглядное представление (вариант 2):



Вариант 3: идентификатор УРВИС и подробная маркировка по варианту 2 на следующих языках: английском, русском, французском.
