

Distr.: Restricted  
10 September 2021  
Russian  
Original: English and Russian only

---

## **Рабочая группа по железнодорожному транспорту**

### **Группа экспертов по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава**

#### **Четвертая сессия**

Женева, 13–14 сентября 2021 года

Пункт 2 (d) предварительной повестки дня

**Разработка постоянной маркировки Системы уникальной идентификации рельсовых транспортных средств: разработка рамок**

## **Перечень вопросов для обсуждения на заседании 4го заседания Группы экспертов по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава КВТ ЕЭК ООН**

### **Представлено Российской Федерацией**

Данный перечень сформирован по итогам анализа позиций Железнодорожной рабочей группы и ОТИФ, представленных в материалах к заседанию, в том числе с учетом замечаний и предложений к ранее представленному проекту Модельных правил, подготовленных Российской Федерацией к 3му заседанию Группы экспертов.

1. Мы рассматриваем проект Модельных правил как наиболее удобную и понятную форму документа как для железнодорожных компаний, так и для кредитных организаций. На наш взгляд, такой документ был бы крайне удобен при договорных отношениях – ссылка на него в договоре позволяла бы не описывать в договоре процедуру получения номера (на ком лежат обязанности по получению номера, за чей счет и т.д.). При этом если характер договора требует несколько иных, чем прописаны в Модельных правилах, обязанностей сторон по получению номера, стороны договора легко могут внести соответствующие изменения.

(Удачным аналогичным примером мог бы являться Инкотермс – ссылка на те или иные условия поставки позволяет не описывать непосредственно в договоре кто и за что должен отвечать, в то же время если потребовались отступления от стандартных условий поставки, то стороны могут легко предусмотреть это в тексте договора).

По замечаниям Железнодорожной Рабочей группы и ОТИФ из текста проекта Модельных правил предлагается исключить положения, которые содержатся в Люксембургском протоколе или проекте Правил для Международного регистра.

В отношении указанных документов хотелось бы обратить внимание на то, что Люксембургский протокол хотя и принят, но еще не ратифицирован в целом ряде стран. И даже после вступления его в силу (после ратификации 4 государствами) для стран, не ратифицировавших его, он не будет носить характер обязательного документа. Это может существенно замедлить скорейшее применение Модельных

правил (по нашему мнению, оптимальной формой утверждения Модельных правил было бы утверждение или одобрение их КВТ ЕЭК ООН). Документ, одобренный или принятый КВТ ЕЭК ООН может в кратчайшие сроки начать использоваться в договорах независимо от того, ратифицирован ли страной, в которой заключается договор, базовый документ – Люксембургский протокол (для примера – уже упоминавшиеся правила Инкотермс не носят характера международного договора, однако активно используются и признаются судами).

В этой связи, по нашему мнению дублирование в тексте Модельных правил отдельных положений указанных документов (Люксембургский протокол и Правил для Международного регистра) не должны рассматриваться как серьезная проблема. Другое дело, что полностью согласны с позицией Железнодорожной рабочей группы и ОТИФ, что такие положения Модельных правил не должны противоречить указанным документам или подменять их положения. Возможно в тексте необходимо сделать об этом соответствующую оговорку, что если положения Модельных правил противоречат нормам Люксембургского протокола или Правил для международного регистра, то приоритет имеют указанные документы.

2. Возможно, группа экспертов пожелает рассмотреть предложение Железнодорожной рабочей группы о переименовании проекта Модельных правил в «Кодекс практики». У нас нет принципиальных возражений, но возможно, что с чисто юридической точки зрения термин «Кодекс» представляет собой кодификацию, то есть систематизацию разрозненных норм, в то время как «Правила» имеют целью определения порядка выполнения отдельных действий, что, на наш взгляд, несколько ближе к задаче документа.

3. Считаю важным при обсуждении на группе четко определить перечень оборудования (транспортных средств), на которые распространяется действие Модельных правил. Люксембургский протокол дает достаточно расплывчатую формулировку в отношении термина «железнодорожное оборудование».

Статья 1 – (подпункт е) – «Железнодорожное оборудование» означает «транспортное средство, которое может передвигаться по закрепленным железнодорожным путям или по, над или под направляющими путями, 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 всю относящуюся информацию, руководства, записи».

В материалах к 3му заседанию группы экспертов поступил вопросник, согласно которому ряд коллег считает (см. документ ECE/TRANS/SC.2PIRRS/2020/10), что под указанное определение подпадает достаточно широкий перечень (например, трамваи и троллейбусы на электрической и конной тяге (за исключением лошади) или фуникулеры).

В этой связи в предложенной Российской Федерации редакции Модельных правил приложением являлся перечень средств именно железнодорожного подвижного состава. Считали бы, что на данном этапе именно железнодорожный подвижной состав является наиболее актуальным, в дальнейшем, при необходимости, этот перечень можно расширить (если железнодорожное оборудование подпадает под критерии Люксембургского протокола). Однако Железнодорожной рабочей группой предложено исключить такой перечень именно по причинам того, что критерии этих транспортных средств содержатся в Люксембургском протоколе.

Данный вопрос предлагается обсудить на группе экспертов.

4. Практика присвоения эксплуатационных номеров подвижному составу в Российской Федерации показывает, что одной из форм является получение таких номеров (одного или нескольких) непосредственно заводом – изготовителем подвижного состава. Номера получают заранее, вагоны еще не имеют контракта поставки, но получение номеров позволяет оперативно ввести их в оборот. Покупатель получает вагоны «под ключ», ему не требуется совершать каких либо регистрационных действий (только уведомление регистрирующего органа о принадлежности ему таких вагонов). На наш взгляд, данная схема несколько

особенная от стандартной (договорной), так как вагоны еще не имеют какого либо договора, в связи с чем она была учтена в проекте Модельных правил, подготовленных Российской Федерацией как самостоятельная схема. Однако в проекте, доработанном Железнодорожной рабочей группой данная особенная схема не предусмотрена.

Данный вопрос предлагается обсудить на группе экспертов.

5. В отношении содержания таблички УРВИС:

Поддерживаем вариант 1 таблички (с указанием только номера УРВИС).

При этом в тексте Модельных Правил предлагаем рассмотреть вопрос о возможности нанесения на табличку УРВИС информации в случаях, если она предусмотрена национальным законодательством (например, на национальном языке страны договора, отличном от общепринятых – английском, немецком, русском, французском).

Считаем, что в Модельных правилах не должны (предложение ОТИФ) содержаться технические способы крепления таблички (на болтах, сваркой, клеем и т.д.). Данный вопрос должен рассматриваться в зависимости от вида железнодорожного оборудования и в соответствии с технической документацией на железнодорожное оборудование, в зависимости от его технического исполнения. Так же требует обсуждения размер таблички, цвет, физико-химические свойства, размер шрифта (насколько это предмет Модельных правил).

Данный вопрос также увязан с вопросом о том, на какое железнодорожное оборудование распространяется действие Модельных правил (например, в уже упомянутом документе ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2020/10 одним из видов подвижного состава является подвижной состав, имеющий историческую ценность – не всегда есть возможность крепления каких либо дополнительных приспособлений, так как может быть нарушена аутентичность транспортных средств, что может противоречить национальному законодательству).

6. Считаем, что требует дополнительного обсуждения введение и перечисление перечня организаций, которые обязательно должны быть представлены в работе Комитета по пересмотру Модельных правил (пункт 7.1. проекта Модельных Правил, презентованный Железнодорожной рабочей группой). Это обусловлено тем, что во первых до конца неясен перечень железнодорожного оборудования (в проекте предлагаются исключительно железнодорожные организации), во вторых не представлены представители финансовых организаций (на обеспечение интересов которых, в целом и направлена Кейптаунская Конвенция и Люксембургский протокол), других международных организаций железнодорожного транспорта или производителей железнодорожной техники, в третьих лишает возможности оперативных решений по отдельным узким вопросам (например, появление новых видов транспортных средств).