



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

Женева, 4–6 мая 2022 года

Пункт 2 предварительной повестки дня

**Разработка постоянной маркировки
уникальной системы идентификации
железнодорожных транспортных средств:
Разработка основы****Механизм пересмотра Модельных правил****Записка секретариата****I. Введение**

1. На четвертой сессии Группы экспертов по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава эксперты продолжили обсуждение подготовки свода Модельных правил по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава на основе документа, представленного Российской Федерацией (ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2021/10), и отзыва секретариата ОТИФ (ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2021/9) на неофициальный документ № 1 SC.2/PIRRS (2021 год).

2. Впоследствии Железнодорожная рабочая группа представила документ ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2021/8, в приложении к которому содержатся предлагаемые Модельные правила по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава (далее — «Модельные правила»). В статье 7 Модельных правил излагается порядок их пересмотра. В частности, предлагается следующий текст:

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 железных дорог (МСЖД);
- Ассоциации американских железных дорог (ААЖД);
- Железнодорожной рабочей группы;
- Регистратора

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 вступают в силу через 30 дней после их утверждения и публикации на веб-сайте КВТ ЕЭК ООН.

3. В ходе своей текущей четвертой сессии Секретариат отметил, что данный конкретный аспект Модельных правил необходимо будет дополнительно пересмотреть, чтобы обеспечить его соответствие требованиям обычных правил и практики ООН с особым акцентом на работу, выполняемую Комитетом по внутреннему транспорту (КВТ) (ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2021/7, пункт 20). В настоящем документе представлен первоначальный анализ имеющихся альтернатив.

II. Примеры существующих механизмов в рамках Комитета по внутреннему транспорту

4. К ведению КВТ относятся 59 конвенций и соглашений, а также ряд правил, предписаний, резолюций и стандартов. Хотя в некоторых из этих конвенций и соглашений предлагаются различные подходы к порядку внесения в них поправок, имеются и общие моменты. В настоящем разделе представлены некоторые примеры.

Поправки к соглашениям

5. Соглашения о международных автомобильных, железнодорожных, интермодальных и внутренних водных сетях содержат конкретные положения о порядке внесения поправок в эти соглашения и приложения к ним. К таким соглашениям относятся:

- Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА);
- Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ);
- Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛПК);
- Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП).

6. Поправки должны быть рассмотрены рабочей группой, которая курирует соответствующее соглашение. Например, обновления СМА обсуждаются Рабочей группой по автомобильному транспорту (статьи 7–9), СМЖЛ — Рабочей группой по железнодорожному транспорту (статьи 10–12), СЛПК — Рабочей группой по интермодальным перевозкам и логистике (статьи 14–16), СМВП — Рабочей группой по внутреннему водному транспорту (статьи 12–14).

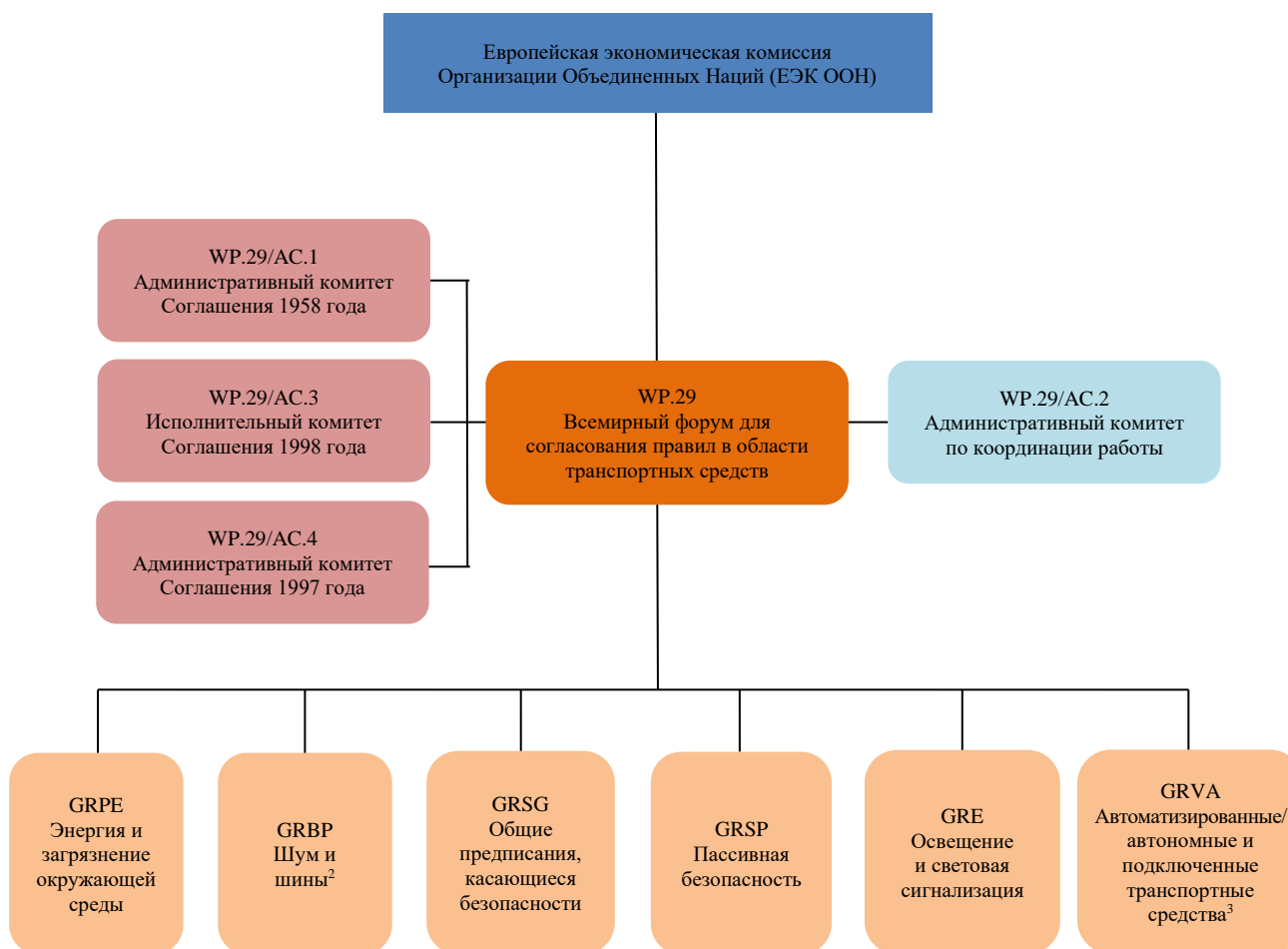
7. Любые поправки к этим соглашениям могут быть предложены только договаривающимися сторонами соглашений, а решения о принятии изменений принимаются теми договаривающимися сторонами, которые участвуют в совещании соответствующей рабочей группы. Решения, принятые по предложенным поправкам к соответствующему соглашению, далее направляются депозитарию (Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций) для распространения, после чего у договаривающихся сторон есть от шести до девяти месяцев (в зависимости от соглашения), чтобы высказать возражения в отношении любых таких предложенных поправок. Если в течение этого срока возражений не поступает, то поправки вступают в силу по истечении трех месяцев с даты направления Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций соответствующего уведомления, составленного согласно применимым положениям соответствующего соглашения.

Поправки к правилам и предписаниям, прилагаемым к соответствующим соглашениям

8. В настоящем разделе приведены примеры соглашений и правил, находящихся в ведении Всемирного форума ЕЭК ООН для согласования правил в области транспортных средств (WP.29), а также Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) и связанных с ним органов.

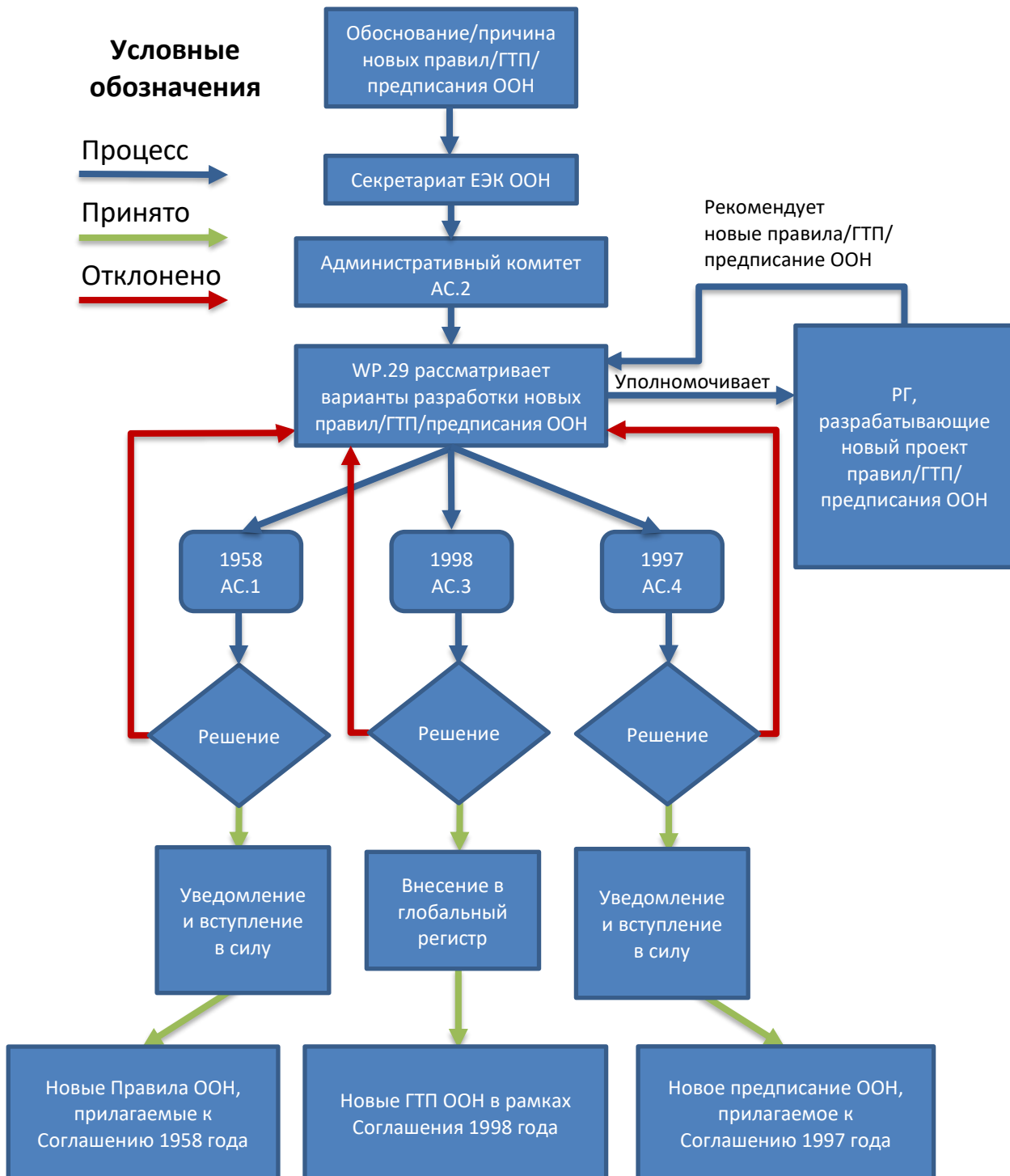
9. Вопросы, относящиеся к правилам в области транспортных средств ООН в рамках Соглашения 1958 года о принятии согласованных технических правил Организации Объединенных Наций для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих правил Организации Объединенных Наций; правилам ООН в отношении периодических технических осмотров по Соглашению 1997 года о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров; и глобальным техническим правилам (ГТП) в рамках Соглашения 1998 года о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, рассматриваются соответствующими административными/исполнительными комитетами, учрежденными на основании этих соглашений. Комитеты состоят исключительно из договаривающихся сторон соглашений. К этим соглашениям прилагаются правила и предписания, которые требуют регулярного обновления.

Рис. I
Нормативные рамки для WP.29



10. Предложения по обновлению этих правил и положений вносятся в рамках отдельных рабочих групп (РГ) (например, по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды, по вопросам шума и шин, по вопросам освещения и световой сигнализации и т. д.). Так, Рабочая группа по вопросам освещения и световой сигнализации, которая была учреждена Комитетом по внутреннему транспорту в качестве вспомогательного органа Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29), состоит из государств — членов Европейской экономической комиссии, государств — членов Организации Объединенных Наций, не являющихся членами Комиссии, и договаривающихся сторон соответствующих соглашений, а также региональных организаций экономической интеграции, созданных странами, которые являются членами ЕЭК или членами Организации Объединенных Наций и при этом являются договаривающимися сторонами соответствующих соглашений (ECE/TRANS/WP.29/690/Rev.2, правила 1, 35 и 36). Другие государства и организации могут участвовать с консультативным статусом. Если указанные предложения принимаются в рамках РГ, то они передаются в WP.29, на котором соответствующие изменения потенциально могут пройти обсуждение и согласование, либо быть направленными на рассмотрение непосредственно в соответствующий административный комитет.

Рис. II
Процесс внесения изменений в правила в области транспортных средств, ГТП или предписания ООН



11. В качестве еще одного примера можно привести Соглашение ВОПОГ, заключенное в Женеве 26 мая 2000 года по случаю Дипломатической конференции, проходившей под совместной эгидой ЕЭК ООН и Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР). До вступления Соглашения в силу прилагаемые правила регулярно обновлялись Совместным совещанием экспертов ЕЭК ООН и ЦКСР в соответствии с резолюцией, принятой 25 мая 2000 года на Дипломатической конференции. После того как ВОПОГ вступило в силу, 19 июня 2008 года была проведена первая сессия Административного комитета ВОПОГ, состоящего из договаривающихся

сторон ВОПОГ, в соответствии со статьей 17 Соглашения (<https://unece.org/DAM/trans/doc/2008/adn/ECE-ADN-02e.pdf>). Для внесения изменений в правила было создано Совместное совещание экспертов (сейчас это Комитет по вопросам безопасности), в состав которого входят договаривающиеся стороны ВОПОГ. Специализированные учреждения, межправительственные организации и неправительственные организации, которым Экономическим и Социальным Советом предоставлен консультативный статус, могут на консультативных началах участвовать в рассмотрении Комитетом по вопросам безопасности ВОПОГ любого вопроса, представляющего особый интерес для таких учреждений или организаций. Комитет по вопросам безопасности ВОПОГ рассматривает поправки к ВОПОГ, которые затем может принять Административный комитет ВОПОГ.

12. В проекте правил процедуры Комитета по вопросам безопасности ВОПОГ (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2022/12) проект правила 1b гласит: «Государства, не являющиеся членами ЕЭК, о которых говорится в пункте 11 Положения о круге ведения ЕЭК, могут участвовать на консультативных началах в рассмотрении Комитетом по вопросам безопасности ВОПОГ любого вопроса, представляющего особый интерес для этих государств. Эти страны могут, однако, на полноправных началах участвовать в работе сессий Комитета по вопросам безопасности ВОПОГ, посвященных вопросам, касающимся правового документа, Договаривающимися сторонами которого они являются». Если проект будет утвержден, это позволит государствам, не являющимся членами ЕЭК, быть полноправными членами Комитета по вопросам безопасности ВОПОГ при обсуждении соответствующих актуальных вопросов.

13. В данном примере следует отметить, что услуги секретариата предоставляются Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций и Генеральным секретарем Центральной комиссии судоходства по Рейну.

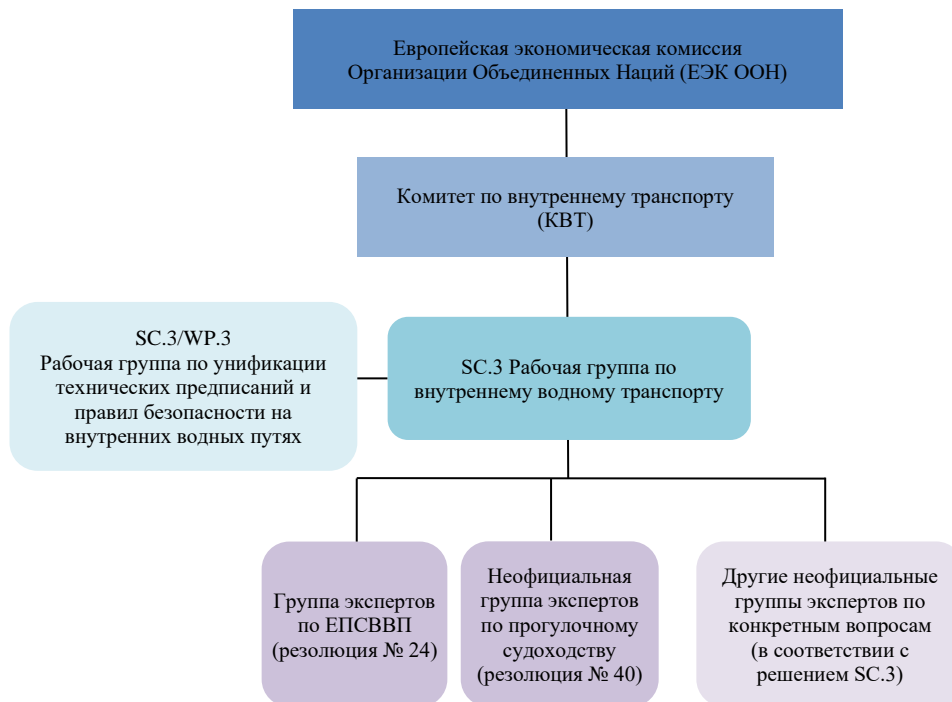
Поправки к правилам и предписаниям, принятые Рабочей группой по внутреннему водному транспорту

14. В качестве актуального примера можно привести Рабочую группу по внутреннему водному транспорту (SC.3), которая была создана Комитетом по внутреннему транспорту (с первоначальным названием «Подкомитет по внутреннему водному транспорту»), состоит из государств — членов Европейской экономической комиссии и администрирует более 100 резолюций, определяющих правила и предписания в отношении различных аспектов внутреннего водного транспорта. К ним относятся такие нормативные акты, как резолюция № 24 (Европейские правила судоходства по внутренним водным путям — ЕПСВВП), резолюция № 40 (Международное удостоверение на право управления прогулочным судном) и другие. Государства — члены ЕЭК ввели эти правила и предписания в свое национальное законодательство. Поскольку это резолюции ЕЭК, они применяются государствами — членами ЕЭК, однако, например, резолюция № 40 применяется и за пределами региона ЕЭК (в Южной Африке).

15. Изменения к резолюциям могут обсуждаться и предлагаться постоянными группами экспертов (официальными или неофициальными), которые учреждаются на основании соответствующих решений SC.3, принятых на ее официальных сессиях¹ (см. рис. III).

¹ Применительно к приведенным здесь примерам: решение о создании группы экспертов по ЕПСВВП изложено в пункте 13 документа ECE/TRANS/SC.3/183. Решение о создании неофициальной рабочей группы по прогулочному плаванию — в пункте 93 документа ECE/TRANS/SC.3/203.

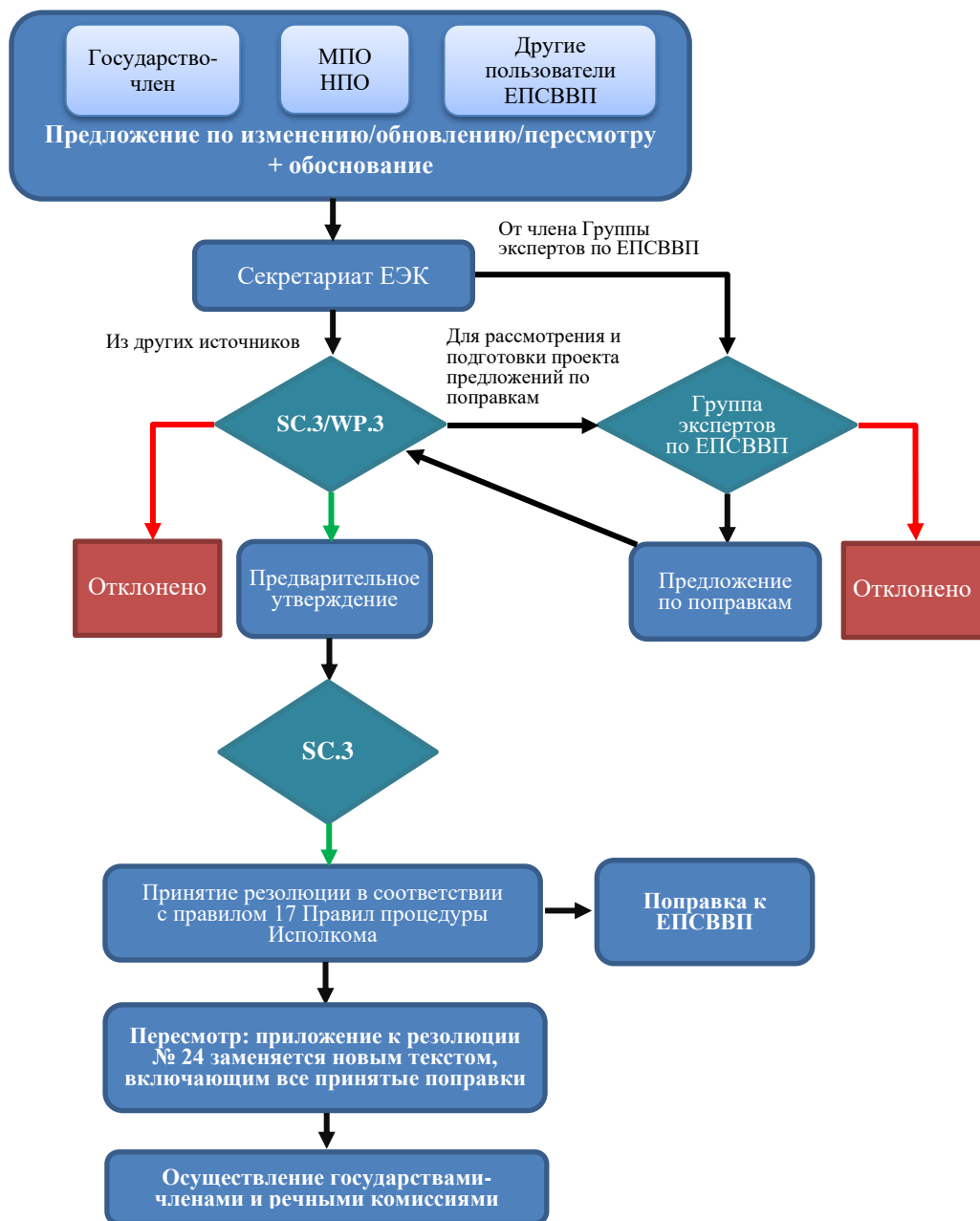
Рис. III
SC.3 и ее вспомогательные органы, ответственные за обновление резолюций ЕЭК в области внутреннего водного транспорта



16. Группы экспертов, уполномоченные решать различные вопросы, связанные с унификацией технических требований и требований безопасности во внутреннем судоходстве, обсуждают предложения, внесенные своими членами или переданные государствами-членами, межправительственными организациями (МПО), включая речные комиссии, неправительственными организациями (НПО) или другими ключевыми участниками, а затем предлагают проекты поправок для предварительного утверждения Рабочей группе по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) — вспомогательному органу SC.3. Затем предварительно одобренные предложения передаются в SC.3 для окончательного принятия. Пример обсуждения поправок к ЕПСВВП приведен на рис. IV. Следует отметить, что участие в работе Группы экспертов открыто для представителей всех заинтересованных правительств и речных комиссий в соответствии с решением SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/183, пункт 13). Другие международные организации и иные заинтересованные стороны могут участвовать в качестве наблюдателей.

17. SC.3 применяет правила процедуры Исполнительного комитета (Исполкома) ЕЭК ООН. Поскольку членами SC.3 являются только государства — члены ЕЭК, голосовать в SC.3 могут только государства — члены ЕЭК, тогда как государства, не являющиеся членами ЕЭК, могут участвовать в качестве наблюдателей.

Рис. IV
Процедура внесения поправок в ЕПСВВП



III. Создание механизма пересмотра

18. Как видно из вышеизложенного, некоторые соглашения и нормативные акты, в отношении которых КВТ выполняет определенные функции, имеют ту или иную форму механизма пересмотра. Соответствующий орган учреждается на основании самого документа или создается как орган ЕЭК.

19. Во всех случаях, рассмотренных в настоящей записке, комитет, созданный для рассмотрения соответствующего документа, регулярно собирается в рамках рабочей группы и проводятся обсуждения, если необходимо рассмотреть поправки к договору или нормативным актам.

20. Вышеприведенные примеры демонстрируют, что у механизмов пересмотра не существует универсального варианта работы. Для целей настоящего документа были разработаны три варианта для рассмотрения:

- вариант 1: Комитет по пересмотру может быть создан в формате группы специалистов, а его рекомендации должны утверждаться Рабочей группой по железнодорожному транспорту;
- вариант 2: Комитет по пересмотру может состоять только из государств-членов, которые заявляют, что они принимают Модельные правила, а его рекомендации будут утверждаться Рабочей группой по железнодорожному транспорту;
- вариант 3: Комитет по пересмотру может состоять из договаривающихся сторон Люксембургского протокола, но его рекомендации будут утверждаться Рабочей группой по железнодорожному транспорту.

Вариант 1

21. Комитет по пересмотру (КП) может быть создан в качестве вспомогательного органа Рабочей группы по железнодорожному транспорту для целей пересмотра правил. В состав КП могут входить правительственные эксперты из любой заинтересованной страны и другие специалисты на основе Руководящих принципов создания и функционирования групп специалистов в рамках ЕЭК (ECE/EX/2/Rev.1). В этом случае КП обсуждает и согласовывает предложения по изменению/дополнению правил и представляет их на утверждение SC.2. В этом варианте процесс пересмотра Модельных правил, по сути, проходит так же, как и упомянутый выше процесс пересмотра резолюций по внутренним водным путям. Решения принимаются членами SC.2 на ее заседаниях (для государств, не являющихся членами ЕЭК, и других заинтересованных сторон возможно участие в качестве наблюдателей).

22. Для того чтобы государства, не являющиеся членами ЕЭК, могли участвовать в процессе принятия решений по Модельным правилам в рамках Рабочей группы по железнодорожному транспорту, Комитет по внутреннему транспорту может принять решение, позволяющее этим государствам-членам быть полноправными членами Рабочей группы в соответствии с пунктом 2 документа ECE/EX/1 или полноправными членами исключительно в отношении соответствующих обсуждений, связанных с Модельными правилами, по аналогии с проектом правила 1 b) упомянутого выше проекта Правил процедуры Комитета по вопросам безопасности ВОПОГ.

23. SC.2 может определить дату вступления в силу согласованных поправок к Модельным правилам.

Вариант 2

24. КП может быть создан в качестве вспомогательного органа Рабочей группы по железнодорожному транспорту, а членский состав КП может быть ограничен теми государствами, которые заявляют о том, что они принимают Модельные правила. По аналогии с примером резолюции 40 (ECE/TRANS/SC.3/147/Rev.4, п. 2) Модельные правила могут быть включены в качестве приложения в резолюцию Рабочей группы по железнодорожному транспорту для принятия заинтересованными правительствами. Этот вариант потребует такого же процесса утверждения через SC.2, что и вариант 1, и предусматривает те же соображения в отношении участия государств, не являющихся членами ЕЭК (см. пп. 20 и 21 выше).

Вариант 3

25. КП может быть создан в качестве вспомогательного органа Рабочей группы по железнодорожному транспорту, а членский состав КП может быть ограничен теми государствами, которые являются договаривающимися сторонами Люксембургского протокола. Этот вариант потребует такого же процесса утверждения через SC.2, что и вариант 1, и предусматривает те же соображения в отношении участия государств, не являющихся членами ЕЭК (см. пп. 20 и 21 выше).

IV. Роль ЕЭК ООН

26. Поскольку каждый из вариантов предполагает, что ЕЭК ООН в той или иной форме играет роль секретариата, ее параллельное выступление в роли участника *ex officio* может привести к конфликту интересов. Поэтому роль ЕЭК ООН сводится исключительно к выполнению функций секретариата механизма пересмотра Модельных правил.

V. Следующие шаги

27. Группа экспертов, возможно, пожелает принять во внимание представленную выше информацию.
